



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser
och jordbruksvetenskap

GATURUMMETS KVALITETER

En utvärdering av måloppfyllelse inom Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen

Frida Ahlberg & Lisa Sjöberg

Examensarbete 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Institutionen för stad och land
Uppsala 2019

Sveriges Lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen vid landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Kurs: EX0860, Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E -

landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala, 30 hp

Kursansvarig institution: institutionen för stad och land

Nivå: Avancerad A2E

© 2019 Frida Ahlberg

© 2019 Lisa Sjöberg

Titel på svenska: Gaturummets kvaliteter - En utvärdering av måluppfyllelse inom Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen

Title in English: Qualities of the Streetscape - An Evaluation of Goal Attainment for Henriksdalshamnen and Liljeholmskajen

Handledare: Hildegun Nilsson Varhelyi, SLU, Institutionen för stad och land

Examinator: Lena Steffner, SLU, Institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Lars Johansson, SLU, Institutionen för stad och land

Omslagsbild: Gatunät i Stockholm. Bildframtagning av författarna. Underlag © Lantmäteriet

Foton och illustrationer: Foton av författarna. Kartor är bearbetade utifrån underlag från Stockholms stad om inget annat anges. Illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsman

Originalformat: A4

Nyckelord: planering, gaturum, utvärdering, mål

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

Förord

Vi vill tacka vår handledare **Hildegun Nilsson Varhelyi** för strålande handledning och stöd under arbetets gång. Vi vill även tacka **Agneta Schill** på Stockholms stad för intressanta diskussioner och vägledning i Stockholms stads arbete. Slutligen riktar vi ett stort tack till samtliga vi varit i kontakt med på Stockholms stad som bidragit med tankar, material och rådgivning.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is for Frida Ahlberg, and the signature on the right is for Lisa Sjöberg. They are separated by an ampersand (&).

Frida Ahlberg

Lisa Sjöberg

Uppsala 2019-06-20



Sammanfattning

Gaturum fyller många olika funktioner i staden, och används både som transportsträckor men även som viktiga allmänna platser för sociala möten. Väsentliga aspekter hos gaturum är bland annat tillgänglighet och trygghet och för att uppfylla dessa krävs en genomtänkt utformning. Detta arbete ämnar att lyfta vilka kvaliteter som formar det goda gaturummet och samtidigt utvärdera om mål som ställts för gaturum uppfyllts. Resultatet från utvärderingen av gaturum kopplas till de mål som formulerats i gestaltungs- och kvalitetsprogram samt detaljplan, för respektive gata. Målet med arbetet är att ge kunskap om hur mål kan formuleras för framtida projekt. Arbetet kan även ge kunskap om hur utvärderingar av gaturum kan genomföras.

En teoretisk bakgrund om gaturummets kvaliteter låg till grund för hur utvärderingen utfördes. Genom teorin utformades ett inventeringsprotokoll som bestod av variabler för kvaliteter i gaturum. Inventeringsprotokollet inkluderade variabler för platsbesök samt en skrivbordsstudie. Två nya stadsbyggnadsprojekt med liknande avstånd till Stockholms centrum valdes för utvärdering. Dessa stadsdelar var Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen. För utvärderingen av respektive stadsdel valdes tre olika typer av gator ut. Dessa typer inkluderade en huvudgata, en gångfartsgata och en kaj.

Resultatet visar att kvaliteten skiljer sig mellan gatorna i Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen. Ytterligare visar resultatet att flertalet mål inte uppfylls för de utvärderade gatorna. Kvaliteten på gatan har en koppling till hur målen ställts i planeringsprocessen. Det är även en tydlig skillnad vilka kvaliteter som leder till måluppfyllnad beroende på gatutyp. Slutsatsen av arbetet är att god kvalitet i gaturummet inte alltid innebär måluppfyllnad. Stadsbyggnadsprocessen är komplex men utifrån resultatet i detta arbete är slutsatsen att det krävs tydliga mål som startar i tidiga skeden och följer med under arbetets gång för ge gaturummen en genomgående kvalitet i nya stadsbyggnadsområden.

Summary

Following is a summary of the thesis presenting the main topics and conclusions.

Introduction

Our interest in the planning of public areas has developed during our master studies in landscape architecture. Therefore, we have chosen the qualities of the streetscape as the main subject for our thesis. The focus of the thesis is to investigate which goals in the planning process that leads to desired qualities within the streetscape. We have also gathered knowledge about qualities that leads to the fulfillment of goals, by making our own concrete evaluations of selected streetscapes. Jan Gehl has summarized aspects that are essential in a public area in 12 quality criteria. The 12 quality criteria that Gehl has developed is a framework for our evaluations.

Purpose and problem statements

The purpose of this thesis is to study the qualities of the streetscape. Furthermore, we investigate how the results of our evaluation and the goals formulated for each streetscape relate to each other. The aim of our work is to contribute to knowledge about how goals can be formulated in future projects. The work can also provide knowledge on how evaluations of streetscapes can be carried out.

Which are the qualities of the streetscape?

Which goals are fulfilled after the implementation of streetscapes?

Study limitations

We limit our research to the city districts Henriksdalshamnen and Liljeholmskajen, two newly built areas in Stockholm. For each city district, we evaluate one main street, pedestrian street, and quay.













Two streets in Henriksdalshamnen and three streets in Liljeholmskajen are evaluated in our study.

	Main street	Pedestrian street	Quay
Henriksdalshamnen	Henriksdalsallén	Henriksdalsallén	Regattakajen
Liljeholmskajen	Sjöviksvägen	Grönbrinksgatan	Sjövikskajen

Background

The streetscape can be described as the living room of the city and the contemporary square. The design of streetscape has a major impact on how it is used and indicates desirable behaviors. These public areas can become inviting places through goals and aims during the planning of the streetscape.

Gehl has developed 12 quality criteria which include important aspects of public spaces. The 12 quality criteria are based on different features of public space and how they determine if people want to spend time there. This theoretical framework is divided into three main themes; protection, comfort, and enjoyment with sub-criteria under each topic.

PROTECTION	against traffic & accidents		against crime & violence		against unpleasant sensory experiences	
COMFORT	walk & cycle		stop & stay		sit	
	see		talk & listen		play & exercise	
PLEASURE	human scale		enjoy the positive aspects of climate		aesthetic qualities & positive sensory experience	

Gehl's twelve quality criteria with the main themes and sub criteria.

Method

The theoretical background regarding the qualities of the streetscape was our basis on how to carry out our evaluations. Through the theoretical background, we could identify variables important for the quality of the streetscape. These variables were reformulated into an inventory protocol. The inventory protocol is divided into two parts; site visits and desk study. The site visits consisted of a number of variables formulated as statements to take a stand on. Measurable variables were calculated in a desk study with evaluation of aspects of built space by studying drawings, maps, and models.

The image displays four overlapping pages of a research inventory protocol. The pages are titled 'UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER' (Evaluation of Street Space Qualities) and 'SKRIBBORDSSTUDI' (Desk Study). They contain various sections for data collection, including 'PLATSBESÖK' (Site Visit) and 'SKRIBBORDSSTUDI' (Desk Study). The forms include checkboxes, text boxes, and tables for recording observations and measurements. The pages are arranged in a slightly overlapping manner, showing different parts of the protocol.

The four pages of the inventory protocol including site visits and desk study.

Evaluation & Analysis

Henriksdalshamnen

The program describes Henriksdalsallén as an eventful main street of the district but the detailed development plan limits businesses to corner locations. The site study shows that offices constitute the majority of businesses. If there would be a variety of commercial stores and restaurants along Henriksdalsallén more movement and flow of people would be possible. In general, the results show that the street is pleasant for pedestrians.

Few goals were set for Regattakajen and the results from the desk study and inventory protocol show that the street lacks aesthetic and functional qualities. There is a lack of entrances and factors that promote staying on the quay. With more specific and clear goals regarding furniture and entrances, the potential for people spending time there would increase which would result in liveliness and movement.

There are apparent differences in the results of the two streets that might be the cause of different aims in the planning process. For Henriksdalsallén the level of quality is thoroughly described compared to Regattakajen, where the aim is not sufficiently defined.

Liljeholmskajen

In general, few specific aims were set in the program and detailed development plans for the three streets in Liljeholmskajen. For all streets of Liljeholmskajen, the inventory protocol shows

conflicts between cyclists and pedestrians. The planning programs for Liljeholmskajen do not separate their qualitative goals between cyclists and pedestrians which might be the cause of these conflicts.

There was also an absence of goals for each street. This is specifically significant for Sjöviksvägen and Grönbrinksgatan which also are split into several detailed development plans. Grönbrinksgatan is divided into two detailed development plans. The inventory shows that one side of Grönbrinksgatan is lacking good streetscape qualities while the other side as a pleasant path with businesses, benches, and trees. Furthermore, Grönbrinksgatan is a pedestrian street, although it is clearly divided for cars to travel in the middle and pedestrians at the edges.

Discussion

Our choice of method for this thesis enabled us to obtain an overview of the qualities of the streetscape. Through the results from our inventory protocol, we could determine whether the goals for each streetscape had been fulfilled. A negative aspect of our method is that the result can be affected by which season one evaluates the streetscapes. We carried out our evaluations during the winter, which might have an impact on how the streetscape was being used. Furthermore, our method is mainly based on Gehl's theories, which can be regarded as a limitation. If we would have used another theoretical background we might have chosen another set of variables for our inventory protocol. Finally, our method evaluates all of the qualities of a streetscape, although, all of them might not be relevant in every streetscape. However, our broad overview of the qualities of the streetscapes enabled us to identify qualities not necessarily leading to goal attainment.

The results of our thesis answers which qualities a few selected streetscapes have. The evaluation can provide an overall picture of what qualities the streetscape obtain. Since all qualities are highlighted, we see which qualities can lead to the streetscape being perceived in a certain way and the analysis clarifies flaws and assets of the goal. Although, one can argue about which qualities enable a good streetscape and some of these important qualities might have been left out of our inventory protocol.

The evaluations show that clear goals that connect experience, design and technical aspects will result in streets with good quality. Furthermore, the result shows that the transition between private and public land has a significant role in how the streetscape is perceived. In general, the thesis found gaps between the goals at the planning stage and the built reality. The assessment process has to include investigations of why goals at the planning stages did not happen in reality. It is important to find ways to have goals realized rather than lower the ambition at the planning stages. Finally, it should be taken into account that the activity in one place can be changed over time. Therefore, planning that is flexible and open to change is required.

Conclusions

The conclusion of the thesis is that the qualities of the streetscape can be obtained by establishing clear goals early in the planning process. Our evaluation shows that goal attainment does not always indicate a high-quality streetscape. Broadly defined goals need support in concrete goals to be obtained and to ensure good quality. If high quality is not attained, physical measures after implementation can enhance the quality of the streetscape.

Innehållsförteckning

BEGREPPSPRECISERING	9	Sjöviksvägen	46
INLEDNING	10	Grönbrinksgatan	52
Syfte & mål	10	Sjövikskajen	56
Frågeställningar	11	ANALYS	62
Avgränsning	11	Henriksdalshamnen	62
Målgrupp	11	Liljeholmskajen	65
Arbetsfördelning	11	DISKUSSION	70
BAKGRUND	12	Metoddiskussion	70
Gaturummets betydelse i staden	12	Resultatdiskussion	71
Gaturummets kvaliteter	13	Slutsatser	74
Formulering av mål	19	Vidare studier	74
Tidigare arbete med utvärdering av mål	21	REFERENSER	76
METOD	32	Artiklar	76
Inventeringsprotokoll	32	Böcker	76
UTVÄRDERING	37	Internetkällor	76
Henriksdalsallén	38	Offentliga dokument	77
Regattakajen	42	BILAGA	79

Begreppsprecisering

Förgårdsmark

Förgårdsmark är kvartersmark mellan byggnader och gata. Ytan kan planteras eller användas för cykelställ, sittplatser och andra funktioner som hör till byggnaden.

Gaturum

Gaturummet utgörs av gatan tillsammans med omkringliggande fasader.

Gestaltning- och kvalitetsprogram

Gestaltning- och kvalitetsprogram är styrdokument som ska vägleda utformningen av stadsbyggnadsprojektet och beskriva mål och visioner. Programmen revideras under hela processen för att till sist avtalas med beslut i fullmäktige tillsammans med detaljplanen.

Gåtur

Under Stockholms stads gåturer förses deltagarna med en karta som visar gåturens sträckning. Deltagarna får även en svarsenkät med påståenden som de ska besvara individuellt under gåturen. Gåturens sträckning är utformad för att innefatta de miljöer som påståendena knyter an till.

Hybridzon

En hybridzon definieras som platsen intill fasaden i gaturummet som inte definieras som förgårdsmark. Ytan används och möbleras av dem som nyttjar byggnaden.

Kanteffekt

Definitionen av kanteffekt är att människor generellt söker sig till kanten av ett gaturum för att inte vara i vägen för någon/något. Vid kanten får de sikt över gaturummet och skydd i ryggen.

Mål

Mål syftar på visioner och målsättningar som i gestaltnings- och kvalitetsprogram formulerats för en stadsdel.

Transparens

Om en fasad har en hög transparens sker ett tydligt utbyte mellan livet i husen och det som sker i gaturummet. Transparensen sker genom fönster, entréer och planteringar i förgårdsmark.

Inledning

“ Streets are the heart of a city. They mould the urban form and carry utilities that a city needs to function; they are the heart of the urban public area and are a key factor in the quality of life of a city.

>> UN Habitat, 2013

UN Habitat lyfter vikten av gaturummets utformning för det framtida stadslivet. Gaturummet kan beskrivas som stadens vardagsrum och nutidens torg (SKL, Trafikverket & Boverket, 2015, s. 10). Gaturummets utformning har en stor betydelse för hur det används och signalerar trafikanter om önskvärda beteenden (SKL & Trafikverket, 2015, s. 14). Genom att formulera visioner och målbilder i planering av gaturum, kan dessa offentliga miljöer bli attraktiva platser (SKL, Trafikverket & Boverket, 2015, s. 16).

Under vår tid på landskapsarkitektprogrammet har vårt eget intresse för planering av offentliga miljöer växt. Därför har vi valt gaturummets kvaliteter som ämne för vårt självständiga arbete. Vi har fördjupat oss i vilka målformuleringar i planeringsprocessen som kan leda fram till det goda gaturummet. Genom att göra egna konkreta utvärderingar av några utvalda platser har vi också samlat kunskap om kvaliteter som leder till måluppfyllelse. Jan Gehl har genom 12 kriterier sammanfattat aspekter som är väsentliga i en offentlig miljö. Det är Gehls 12 kriterier som utgör ett ramverk för våra utvärderingar.

Syfte och mål

Syftet med detta examensarbete är att undersöka gaturummets kvaliteter. Resultatet från vår utvärdering kopplas till de mål som formulerats för respektive gaturum. Målet med vårt arbete är att ge kunskap om hur mål kan formuleras för framtida projekt. Arbetet kan även ge kunskap om hur utvärderingar av gaturum kan genomföras.

Frågeställningar

Vilka kvaliteter finns i gaturum?

Uppfylls mål och visioner för gaturum efter genomförande?

Avgränsning

Vi har valt att arbeta med stadsdelarna Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen för att de båda är nya stadsbyggnadsprojekt inom Stockholms stad och angränsar till vatten. Stadsdelarna är även lokaliserade på liknande avstånd till Stockholms innerstad.

För respektive stadsdel har vi valt att inkludera en huvudgata, en gångfartsgata och en kaj. Vi valde gaturum efter dessa kriterier för en variation i typ av gata. För Henriksdalshamnen utvärderas Regattakajen och Henriksdalsallén. Henriksdalsallén representerar både huvudgata och gångfartsgata i vår utvärdering. Vi utvärderar tre gator i Liljeholmskajen. Dessa är huvudgatan Sjöviksvägen, gångfartsgatan Grönbrinksgatan och Sjövikskajen. Gatorna som vi valt att inkludera i vårt arbete har dessutom varit med i tidigare utvärderingar. Dessa utvärderingar utfördes av Stockholms stad och utvärderade uppfyllelse av kvalitativa mål.

De mål och visioner vi avgränsar oss till är de som formulerats i gestaltungs- och kvalitetsprogram och även detaljplaner för respektive gaturum. De kvaliteter i gaturummen som vi valt att utvärdera är de som innefattas av Gehls 12 kriterier. Vi avgränsar oss till Gehls 12 kriterier då detta är en sammanfattning av faktorer som är väsentliga i ett gaturum.

Målgrupp

Arbetet riktar sig till handläggare och tjänstemän inom Stockholms stad och andra yrkesverksamma inom stadsplanering och landskapsarkitektur. Ytterligare riktar sig arbetet mot den intresserade allmänheten.

Arbetsfördelning

Vi delade upp arbetet mellan oss i ansvar för metodutveckling samt bakgrund och inledning. Efter det jobbade vi parallellt med olika delar med regelbundna avstämningar, större beslut togs tillsammans. I resultatdelen fördelade vi arbetet i stadsbyggnadsområden med huvudansvar för varsitt område.

Bakgrund

Gaturummets betydelse i staden

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är ett planeringsverktyg för bland annat samhällsplanerare och beslutsfattare. Det är ett vägledande dokument och ska ge stöd i utformningen av trafikmiljöer. Målet är en attraktiv stad för alla och detta ska uppnås genom att inkludera stadsbyggnadskvaliteter i trafik- och stadsplaneringen (SKL, Trafikverket & Boverket, 2015, s. 6).

Gator beskrivs i TRAST (2015, s. 10) som en del av stadens vardagsrum tillsammans med stadens torg, parker och andra allmänna platser. Gaturummet i staden fyller olika funktioner beroende på lokalisering i staden. I de centrala delarna av staden är gaturummet en del av samtidens torg och tillsammans vävs gaturummen ihop till attraktiva stråk som människor vill röra sig i. Gångtrafikanter rörelse på gatan kan öka om biltrafiken anpassar sig efter de gåendes krav på vistelseyta och rörelse. Vidare lyfter TRAST (2015, s. 10) centrala frågor när det kommer till gaturummet som bland annat inkluderar tillgänglighet och trygghet och för att uppfylla dessa krävs en genomtänkt utformning.















I den attraktiva staden finns det aktiviteter för alla åldrar. Staden har en öppenhet och tolerans, som främjar möten och delaktighet.

> > SKL, Trafikverket & Boverket, 2015, s. 10

Jan Gehl, dansk arkitekt och professor i stadsplanering, förespråkar den livliga och trygga staden. Gehl (2010a, ss. 6-7) beskriver att det är ett angeläget behov att uppfylla huvudmålen som inkluderar livliga, trygga, hållbara och hälsosamma städer. Vidare menar Gehl (2010a, ss. 6-7) att dessa huvudmål kan stärkas genom att lyfta frågan om gångtrafikanter, cyklisterna och även livet i staden. För att uppnå den livliga staden behöver staden inbjuda till att gå, cykla och stanna till. Gehl (2010a, ss. 6-7) redogör för den trygga staden som inkluderar attraktiva offentliga miljöer, korta gångavstånd och en variation av funktioner. Han menar att tryggheten i en stad och den hållbara staden har en tydlig koppling då en stads attraktionskraft är beroende av människors känsla av trygghet i staden. Generellt stärks den hållbara staden om det finns goda möjligheter för hållbar transport som att cykla, gå eller åka kollektivt (Gehl, 2010a, ss. 6-7). Dessa transportmedel stärker även den hälsosamma staden då den dagliga aktiviteten ökar i en

stad där det finns goda möjligheter för denna typ av transport (Gehl, 2010a, ss. 6-7).

Gehl har utvecklat ett verktyg som utvärderar olika funktioner i den offentliga miljön. Verktöget utgörs av 12 kvalitetskriterier som baseras i gatans funktioner och dessa kopplar till brukarens upplevelse av den offentliga miljön (Gehl Institute, u.å).

KOMFORT	SKYDD	mot trafik & olyckor		mot våld & brott		mot negativ sensorisk upplevelse	
	KOMFORT	gå & cykla		stå & dröja sig kvar		sitta	
		se		tala & lyssna		lek, träning & aktiviteter	
NÖJE		skala		positiva aspekter av klimatet		estetiska kvaliteter & positiv sensorisk upplevelse	

Gehls 12 kriterier under de tre huvudkategorierna skydd, komfort och nöje.

Gaturummets kvaliteter

Gaturummets kvaliteter beskrivs här med teoretisk bakgrund. Gehls 12 kriterier används som utgångspunkt för kvaliteterna. De 12 kriterierna delas upp i tre kategorier - skydd, komfort och nöje.

Skydd

Skydd från fara och fysiska skador har en tydlig koppling till trivsels på en plats (Gehl, 2010b, s. 171). Både upplevd otrygghet och fysisk otrygghet påverkar trivsels och uttrycker sig i rädsla för kriminalitet och motortrafik (Gehl, 2010b, s. 171).



Skydd mot trafik och olyckor

Gehl (2010b, s. 173) menar att skydd från motortrafik är ett säkerhetskrav som har en tydlig anknytning till karaktären på aktiviteter. Vidare menar Gehl att det är lika viktigt att planera för den faktiska säkerheten som känslan av säkerhet med hänsyn till trafiken.

National Association of City Transportation Officials (NACTO) är en ideell organisation som representerar stora städer vid transportfrågor av lokal, regional och nationell betydelse. *Global Design Cities Initiative (GDCI)* är ett program av NACTO som fokuserar på gatornas viktiga

roll i stadsmiljöer runt om i världen. GDCI och NACTO har formulerat dokumentet *Global Street Design Guide* med syftet att lyfta tekniska detaljer kopplat till gatudesign som prioriterar forgångare, cyklister och resande med kollektivtrafik. Dokumentet (2016, ss. 10-11) lyfter att bilar hastighet är en av de viktigaste aspekterna kopplat till gåendes säkerhet på vägar. Höga hastigheter i kombination med felaktig utformning av gator ger en farligare väg. Vidare redogör dokumentet att många trafikskador är direkt kopplade till design. Det som påverkar andelen trafikolyckor är följande faktorer enligt GDCI & NACTO (2016, ss. 10-11):

Trottoarer och utrymme för gångtrafikanter

Smala trottoarer, avsaknad av trottoarer och barriärer på trottoarer ökar risken för att gående tvingas ut i bilvägen.

Övergångsställen

Obefintliga och otillgängliga övergångsställen ökar risken för trafikolyckor. Olyckor är särskilt vanliga där bilar kör i hög hastighet och övergångsställen inte ligger i direkt anslutning till trafikkorsning för biltrafik. Långa övergångar utan skydd utsätter gångtrafikanter för risk under längre tid och detta är extra riskfyllt för äldre och gående som rör sig långsamt. Gående kan ha svårt att tolka den tid det tar att gå över vägen. Övergångsställen utan trafikljus samt övergångsställen med lång väntetid kan därmed leda till osäkra övergångar.

Utrymmen för cyklister

Cyklister är speciellt utsatta när biltrafik och cykeltrafik blandas särskilt på flerfiliga gator.

Utformningen av korsningar

Storleken på korsningar är av stor vikt när det kommer till trafiksäkerhet. Vid större korsningar finns risken att bilar svänger i högre hastigheter. Trafikanter sikt och synlighet är också aspekter som spelar in.

På- och avstigningsområden

Höga hastigheter och avsaknad på övergångar utgör en ökad olycksrisk för personer som stiger på och av kollektiva transportmedel. Vid busshållsplatser finns en ökad olycksrisk, särskilt om det saknas direkt anslutande övergångsställen.

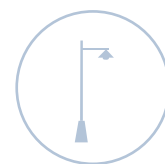
Vägunderlag och hinder

Hinder och slitet underlag i form av väggropar och sprickor kan utgöra en fara för cyklister och gångtrafikanter.

Skydd mot våld och brott

Gehl menar att en gata upplevs som trygg om det finns andra människor i gaturummet (2010a, ss. 98-99). Om det finns liv i gatan så bidrar det till ett gott och tryggt stadsliv, men det är också viktigt att omkringliggande byggnader är befolkade. Människor i byggnaderna och i gaturummet ger i sin tur ögon på gatan och en ökad säkerhet (Gehl, 2010a, ss. 98-99).

Fortsättningsvis menar Gehl (2010a, ss. 99-101) att områden med en variation av funktioner i omkringliggande byggnader bidrar till aktivitet och möjliggör till att byggnaderna befolkas under alla dygnets timmar. Bostadshus längs vägar bidrar till en ökad trygghetskänsla under kväll och natt.



Om bottenvåningarna är öppna och gående längs gatan kan se in i husen, gör det att de som befinner sig i gaturummet kan ta del av det som händer i byggnaderna. Samtidigt kan de som befinner sig i byggnaderna ta del av det som händer i gaturummet. Även bottenvåningar som inte är befolkade under kväll och natt kan bidra till att platsen upplevs som tryggare.

Vikas Metha, docent i urbanism, menar att en gata som känns personifierad och bebodd av människor, upplevs som säkrare (2013, ss. 120-121). Trots att människors bakgrund, kön eller ålder kan påverka den upplevda tryggheten av en offentlig miljö, är en gemensam nämnare att gator med verksamheter bidrar till en sorts övervakning och upplevd säkerhet menar Metha. Gatubelysning, dekorerad förgårdsmark och privata planteringar kan bidra till en märkbar mänsklig närvaro på platsen och därmed ökas den upplevda tryggheten (Metha, 2013, s. 121).



Skydd mot negativ sensorisk upplevelse

Gehl (2010b, s. 177) menar att klimatet har en avgörande roll för hur en miljö används och upplevs. Olika klimat ger olika krav på väderskydd och att den största utmaningen i Skandinavien är vinden och nedkylningen som vinden medför. Placeringen på byggnaderna och antalet våningar påverkar klimatet på gatan. Låga hus bidrar till ökad solexponering och minskad vindexponering, medan enstaka höga hus fångar upp vinden som leds ner och ökar vindexponering i marknivå. Vidare menar Gehl (2010b, s. 178) att stadstypologier med lägre hus ger två månaders längre utomhussäsong än typologier med enstaka höghus. En avgörande faktor för utomhusaktivitet är mikroklimatet på platser som påverkar var människor rör sig och väljer att sätta sig. Träd och buskar är exempel på åtgärder i mindre skala som kan förbättra mikroklimatet.

Kees Went, ljuddesigner och kompositör med fokus på akustik i stadsmiljöer, menar att ljud är grunden till hur vi känner oss i ett särskilt gaturum (2016, s. 72). Went skiljer på vår hörsel från vårt synfält. Vi uppfattar ljud från alla riktningar omkring oss, medan synfältet enbart är framför oss. Vi kan inte heller välja vad vi vill höra. Dessa oönskade ljud kallas buller.

Fortsättningsvis beskriver Went (2016, s. 74) att en stads ljudlandskap är ett samspel mellan arkitektur och stadsplanering. För att reducera effekten av oönskade ljud presenterar Went tre metoder; adsorption, diffusion och maskering.

Adsorption innebär att gaturummet designas med mjuka texturer som till exempel träd och växter. Även vissa skulpturer kan adsorbera ljud. Diffusion skapas genom en design med oregelbundna ytor som sprider ut ljud i olika riktningar. Maskering innebär att gaturummet designas med element som maskerar de oönskade ljuden med mindre oönskade ljud, som till exempel vattenfontäner. Verksamheter i bottenvåningar kan vara ett annat sätt att byta ut ljudlandskapet (Went, 2016, ss. 73-75).

Komfort

Komfort handlar om bekvämlighet kopplat till aspekter som att promenera, cykla, stå, se, sitta och konversera. Dessa aspekter påverkar hur länge människor väljer att stanna och spendera tid på en plats (Gehl Institute, u.å).

Gå och cykla

Gehl (2010b, s. 133) menar att det är en utmaning att hitta balansen i ett gaturum där gående har tillräckligt utrymme samtidigt som gatan inte är för bred. Detta innebär att det är god framkomlighet samtidigt som att det finns utrymme för variation och en mångfald av upplevelser. Gehl (2010b, s. 137) menar att en gata som upplevs i etapper kan uppfattas som kortare än en gata med samma längd som är rak och tråkig. Det är längden på gatan, stimulansen längs med och kvaliteten på färdvägen som påverkar om avståndet är acceptabelt (Gehl, 2010b, s. 137).



Gehl (2010b, s. 141) beskriver att kontrastrika rum minskar avstånd, smala gator och små torg som bryter av ger en upplevelse av kortare gångavstånd. Slingriga vägar skapar dynamik och gör att gatan upplevs i etapper vilket minskar upplevt gångavstånd. Slingrande gaturum minskar även vindexponering. Kontraster mellan breda och smala gaturum skapar ett dynamiskt gaturum (2010b, s. 141).

Stå och dröja sig kvar



Bra städer att stanna ute i har oregelbundna fasader och en variation av stöd i deras utemiljöer.

>> Gehl, 2010b, s. 153

Att stanna till en kort stund vid exempelvis ett stoppljus eller att knyta skon är aktiviteter som inte är influerade av kvaliteten på miljön. Det är vid längre uppehåll som kvaliteten spelar en roll. Här menar Gehl att människor söker sig till kanterna av utrymmet, den så kallade ”kanteffekten”. Vid kanten av ett utrymme är personen inte i vägen för någon, har sikt över andra och samtidigt skydd i ryggen. När kanterna är ”fulla” sprider sig aktiviteterna in mot mitten (Gehl 2010b, ss. 147-150). I mitten av gaturummet väljer människor ofta att stanna där det finns fysiska stöd exempelvis pelare, träd och hörnor (Gehl 2010b, s. 151).



Solskydd i form av markiser och pelargångar ger möjlighet att stå i skyddat läge samtidigt som vyer behålls. Indragna entréer, inramade terrasser/verandor och planteringar i förgårdsmark ger skydd för de boende i byggnaderna och skapar samtidigt vyer över det offentliga rummet (Gehl 2010b, s. 151).

Sitta

Gehl hänvisar till studier som gjorts på sittytor i Köpenhamn och menar att attraktiva sittytor oftast har sikt mot människor som utför någon form av aktivitet (2010b, s. 27). De sittytor som ligger i lugnare delar utan sikt mot aktivitet används i mindre utsträckning. Uteserveringar placeras till exempel oftast vid ett livligt område då huvudattraktionen är den aktivitet som försiggår på trottoarerna.



Gehl (2010b, s. 155) menar också att tillgången på sittytor i sig ger möjlighet för människor att stanna till under en längre tid och är därför en av de viktigaste aspekterna i gaturummet. Tillägg av sittytor är ett enkelt sätt att förbättra kvaliteten på utemiljön. Människor är mer selektiva när de väljer att sätta sig ner än om de väljer att stå och dröja sig kvar. Valet av sittplats menar Gehl (2010b, s. 157) påverkar mycket av kanteffekten. Sittplatser med skydd i ryggen eller så kallade rumsliga avgränsningar är mer populära än sittytor i mitten av rummet.

Gehl (2010b, ss. 157-159) fortsätter med att beskriva vikten av en uttänkt placering av bänkar och en utförlig analys av de funktionella och spatiala kvaliteterna som finns på plats. Sittplatser ska placeras i ett utrymme som är intimt och skyddat och där det finns ett bra mikroklimat. Människor vill sitta där det finns intressanta vyer samt där sol och vindförhållanden är behagliga.

Barn har relativt låga krav på sittytor medan äldre har högre krav gällande komfort och funktionalitet. Detta i sin tur ställer krav på ett brett omfång av sittplatser i publika utrymmen. Gehl delar in sittplatser i två olika kategorier, primära och sekundära. Primära sittytor är sittplatser som bänkar och stolar medan sekundära sittytor är objekt som inte har sittmöjlighet som huvudsakligt syfte, till exempel trappor och låga murar (2010b, ss. 159-161).

Utöver sittplatser för rekreativa aktiviteter finns även ett behov av sittplatser för vilopausar. En riktlinje är ett intervall av sittplatser varje 100 meter (Gehl, 2010b, s. 162).



Se

Goda vyer och siktlinjer är en viktig aspekt enligt Gehl (2010b, ss. 163-165). Siktlinjer över aktiviteter och människor i miljön går lätt förlorade om gatorna är för breda. Vid storskaliga publika utrymmen är det speciellt viktigt med fria siktlinjer och översikt över de aktiviteter som försiggår på platsen.



Tala och lyssna

Gehl (2010b, s. 169-170) beskriver kopplingen mellan designen av sitt- och ståplatser och hur det påverkar möjligheten att föra en konversation. Vidare menar han att tydliga arrangemang med sittplatser nära och mitt emot varandra hjälper möjligheten att föra en konversation. Dock menar Gehl att den optimala designen av möblering i offentlig miljö är subtil och har flera valmöjligheter. En lätt böjd bänk, vinklat bänkarangemang, ger goda möjligheter för konversation men behåller möjligheten att sitta för sig själv.

Genom hög densitet av trafik och snabbt körande bilar kan ljudnivån längs en gata drastiskt öka. En konsekvens är att det blir problematiskt att föra konversationer. Hög trafik kan av denna anledning göra att människor blir mindre benägna att använda gatan för andra aktiviteter än de ytterst nödvändiga (Mehta 2010, s. 191).



Lek, träning och aktiviteter

I *Cities for People* diskuterar Gehl (2010a, s. 20) hur en offentlig miljö och de aktiviteter som tar plats där, påverkas av hur platsen är utformad och vilka förhållanden som råder. Enligt Gehl så kan aktiviteter delas in i tre kategorier: nödvändiga, valbara och sociala (2010a, s. 20).

De nödvändiga aktiviteterna, som att gå till skolan eller vänta på bussen, tar plats trots att miljön inte är attraktiv eller att det råder dåliga förhållanden. Valbara aktiviteterna tar plats i miljöer av hög kvalité och under goda förhållanden. På attraktiva platser är det mer troligt att människor sitter ner för att njuta av vädret eller tar en promenad. Sociala aktiviteter innefattar alla typer av kommunikation mellan människor. Sociala aktiviteter kan vara att se en annan människa gå längs gatan eller att fråga någon om vägen. Om stadsrummet saknar möjlighet för sociala aktiviteter och utbyten upplevs miljön som tom och öde (Gehl, 2010a, ss. 20-22).

Nöje

Nöje innebär att offentliga utrymmen bör erbjuda positiva estetiska och sensoriska upplevelser (Gehl Institute, u.å). Ytterligare viktiga aspekter är hur platsen drar nytta av lokala klimatförhållanden och om den har element i mänsklig skala (Gehl Institute, u.å).

Skala

Gehl (2010b, s. 69) argumenterar för att upplevelsen av gatan påverkas av gatans dimensioner. Stadsrum med mindre dimensioner ger möjlighet för en nära interaktion med byggnader, detaljer på fasader och människor och uppfattas som intima och personliga.

Hushöjd i relation till gatubredd inverkar på hur slutet ett gaturum upplevs. Hushöjder högre än gatans bredd påverkar solinfallet på gatan och gör att den kan upplevas som instängd. Lägre hushöjder kan i sin tur påverka rumsligheten i ett gaturum. När gatan är fyra gånger bredare än hushöjden minskar känslan av slutenhet (Carmona, 2010, s. 293).

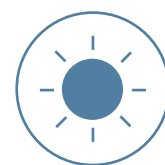
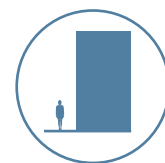
Positiva aspekter av klimatet

Gehl (2010b, ss. 179-180) beskriver att klimatet i Skandinavien med tydliga årstidsvariationer och långa vintrar påverkar hur den offentliga miljön används. Klimatet ger andra förutsättningar och kan innebära att soliga platser föredras framför skuggade.

Estetiska kvaliteter och positiv sensorisk upplevelse

En viktig aspekt för människans upplevelse av gaturummet är bottenvåningens utformning (Gehl, 1994, s. 34). Den del av byggnaden som är på ögonnivå kan skapa en stimulerande miljö för det gående längs gatan. En stimulerande bottenvåning innefattar många entréer, hög frekvens av dörrar och fönster och en variation av funktioner mellan verksamheter och bostäder. Intressanta bottenvåningar kan bidra till att en väljer en specifik gata och gör det mer sannolikt att en dröjer sig kvar där.

Det är viktigt att bottenvåningens fasad har en god kvalité med många detaljer (Gehl, 1994, ss. 34-35). Gehl har skapat en skala för bottenvåningar där A-kvalité är högst betyg.



A-KVALITÉ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mer än 15 lokaler varje 100 m 2. Mer än 25 dörrar och fönster varje 100 m 3. En stor variation av funktioner 4. Inga blindade fasader och få passiva 5. Mycket djup och relief i byggnadsytan
B-KVALITÉ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 10 till 14 lokaler varje 100 m 2. Mer än 15 dörrar och fönster varje 100 m 3. En variation av funktioner 4. Några blindade eller passiva fasader 5. Lite djup och relief i byggnadsytan 6. Bra kvalitet på material och raffinerade detaljer
C-KVALITÉ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 6 till 10 lokaler varje 100 m 2. En variation av funktioner 3. Mindre än hälften blindade eller passiva fasader 4. Väldigt lite djup eller relief i byggnadsytan 5. Standardmaterial och få detaljer
D-KVALITÉ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 3 till 5 lokaler varje 100 m 2. Lite eller ingen variation av funktioner 3. Främst blindade eller passiva fasader 4. Släta byggnadsytor 5. Få eller inga detaljer
E-KVALITÉ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 till 2 lokaler varje 100 m 2. Ingen variation av funktioner 3. Främst blindade eller passiva fasader 4. Släta byggnadsytor 5. Inga detaljer och inget att titta på

Gehls A-E-kvalité för bottenvåningar.

Formulering av mål

Följande beskrivs hur kommuner jobbar med formuleringar av mål och hur dokumenten relaterar till mål för kvaliteter i stadsbebyggelsen. Arbetet fokuserar på målformuleringar i gestaltungs- och kvalitetsprogram samt planbestämmelser i planprogram.

Program

Boverket (2014) beskriver att mål och förutsättningar för planarbetet kan formuleras av kommunen i ett program. Programmet är inget krav och kommunen beslutar om det finns ett behov av att ta fram denna handling. Programmet formuleras främst i skrift men kan även innehålla illustrationer och bilder. Vid samråd om detaljplanen ska även program redovisas, om denna handling upprättats. Ytterligare beskriver Boverket (2014) att formuleringen av ett program kan vara en fördel vid komplicerade planer som påverkar många intressenter. Andra anledningar till att upprätta ett program kan vara att det inte finns stöd i översiktsplanen för

detaljplanen. Vid ett större område, exempelvis stadsdelar, kan ett program formuleras som underlag för framtida detaljplaner i området (Boverket, 2014).

Utöver de dokument som har stöd i PBL, som översiktsplan, planprogram, detaljplan och fördjupad översiktsplan, kan kommuner även arbeta med andra dokument som inte har stöd i PBL. Kvalitetsprogram och gestaltningsprogram är exempel på denna form av handlingar. (Boverket, 2017, s. 60)

Ett syfte med gestaltningsprogrammet kan vara att bilda en gemensam målbild för kommunen, dess olika förvaltningar och berörda exploatörer. Gestaltningsprogrammet kan integreras i detaljplanearbetet och planprogram. I större projekt kan det även fungera som gemensam bas för flera detaljplaner. När ett projekt involverar ett större antal byggherrar kan gestaltningsprogrammet ge goda exempel och fungera som inspirationsunderlag. Bindande krav på gestaltning utformas däremot i detaljplan som planbestämmelser på plankartan. (Boverket, 2017, s. 60-61)

Detaljplan

I kommunernas arbete med detaljplan upprättas olika handlingar, det finns både obligatoriska och kompletterande handlingar. Detaljplanen omfattar en plankarta och tillhörande planbeskrivning (Boverket, 2014).

Planläggning innebär reglering och fastställning av lämplig användning av mark- och vattenområden. Kommunen anger gränser för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden. Användningen regleras i planbestämmelser och samtliga planbestämmelser ska ha stöd i PBL (Boverket 2016).

Boverket (2017, s. 58) lyfter även vikten av kopplingen mellan översiktsplan och detaljplaner. Om kommunen varit passiv i planeringen mellan översiktsplanen och detaljplaneringen kan övergripande helhetsfrågor komma bort. Detta kan gälla bland annat övergripande kopplingar till bebyggelsestruktur och viktiga rörelsestråk (Boverket, 2017, s. 58).

Inlåsningseffekter

Boverket (2017, s. 63) beskriver balansen mellan att motsvara kraven på tydlighet och förutsägbarhet i detaljplanen och samtidigt lämna utrymme till bygglov att säkerställa vissa värden. PBLs krav på tydlighet leder till att formuleringen av kvalitetsbaserade planbestämmelser i detaljplan är en utmaning. Om detaljplanen föreskriver specifika lösningar istället för att ge en inriktning vilka värden som det ska strävas mot kan detta leda till inlåsningseffekter (Boverket, 2017, s. 63).

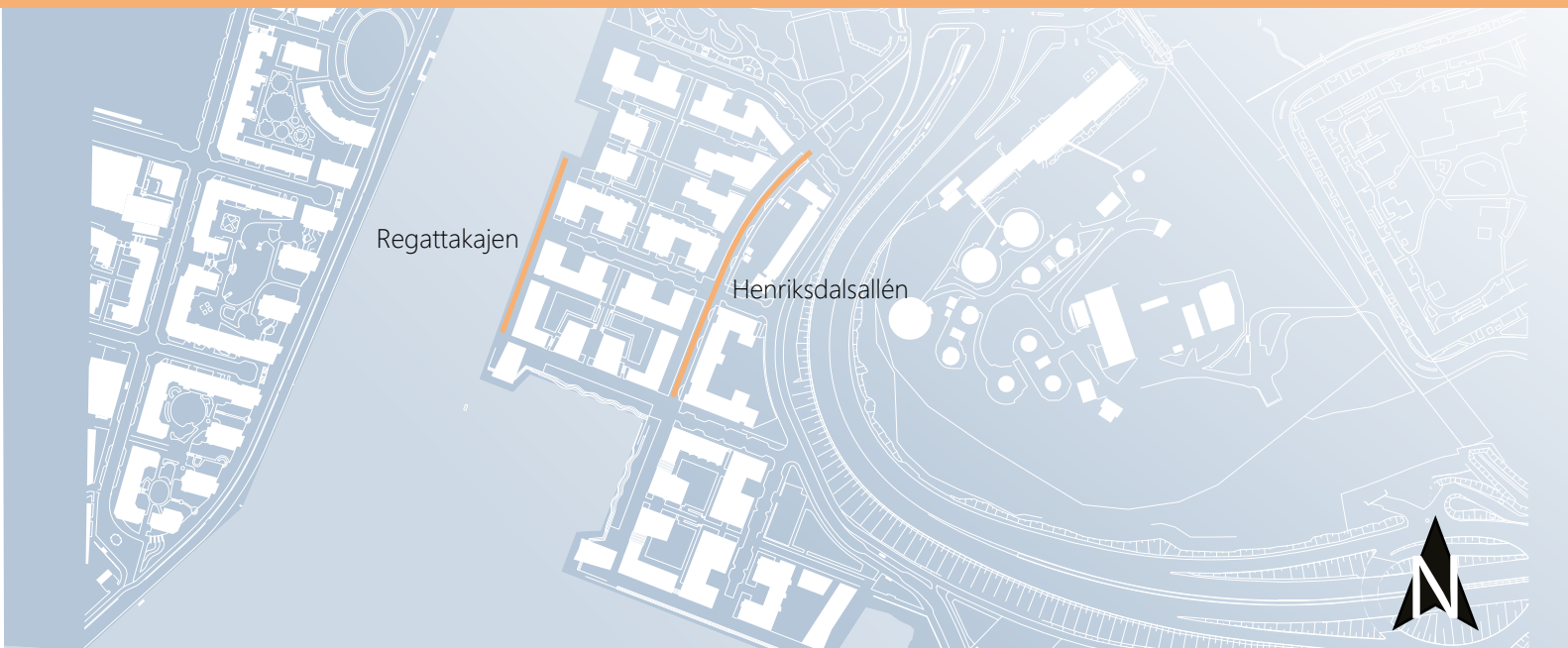


Översiktskarta som visar arbetets två stadsdelar i förhållande till Stockholms centrum. Karta bearbetad av författarna. Underlag © Lantmäteriet.



Tidigare arbete med utvärdering av mål

Utvärderingar av kvalitativa mål är för Stockholms stad startskottet för uppföljning av de mål som ställts under planprocessen. 2016 påbörjade Stockholms stad sitt arbete att utvärdera kvalitativa mål för allmän platsmark genom en pilotstudie på stadsbyggnadsprojektet Annedal. Utvärderingen innefattade gåturer följt av samtal i fokusgrupper med medborgare och tjänstemän, vilket även kompletterades med intervjuer med berörda parter. Stockholms stads metod utgår från de kvalitativa mål som formulerats för Annedal. Dessa omformulerades till påståenden som deltagarna individuellt fått ta ställning till. Under 2017 har Stockholms stad utfört ytterligare två utvärderingar av kvalitativa mål. Dessa studier rör Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen. Gemensamt för studierna är att de inkluderar gator, torg och parker i nya stadsbyggnadsprojekt som ett sätt att utvärdera om de kvaliteter som satts upp som mål i styrdokument realiserats. Resultatet visade att upplevelsen av allmän platsmark i stadsdelarna i många fall inte nådde upp till kvalitativa mål som tagits fram för respektive plats.



Henriksdalshamnen

Översiktskarta
Henriksdalshamnen.
Skala 1:5000

Henriksdalshamnen är en del av Hammarby Sjöstad och ligger strax öster om Stockholms innerstad, med närliggande Södermalm på andra sidan Hammarby Sjö (Stockholms stad, 2004d, s. 6). Utgångspunkten för exploateringen av Henriksdalshamnen är detaljplaneprogrammet för Hammarby Sjöstad från år 1996. Projektet färdigställdes 2008-2013 (Stockholms stad 2017a, ss. 1-3). Henriksdalshamnens detaljplan möjliggör 880 nya lägenheter, två förskolor samt anläggande av nya publika platser, kajer, lokalgator och parker (Stockholms stad, 2007b, s. 7).

Kvalitetsprogrammet för Henriksdalshamnen samordnar utemiljöns utformning och används som ett komplement till detaljplanen (Stockholms stad, 2004d, s. 4). Dokumentet togs fram för att fastställa den kvalitetsnivå som Stockholms stad och berörda byggaktörer tillsammans kommit överens om. Detta för att säkerställa kvalitet vid utförande. Genom att arbeta med fler, mindre byggaktörer ska det skapas en variation i bebyggelsen (Stockholms stad, 2004d, s. 12).

Henriksdalsallén

Bebyggelsen längs Henriksdalsallén utformas med tvådelad fasad (Stockholms stad, 2004d, s. 13). Detta innebär att bottenvåningen ska ha en annorlunda utformning än resterande våningar och de översta två våningarna ska markeras genom avvikande material, färg eller liknande. Byggnaderna får vara mellan 4-6 våningar och balkonger får sticka ut max en meter från fasad enligt detaljplanen (Stockholms stad, 2007b). Fortsättningsvis fastställer detaljplanen att balkongerna ska ha en frihöjd på minst tre meter.

Varvsverksamhet etableras



1929

Hammarby Sjöstad
Fördjupad översiktsplan



1991

Butiks- eller verksamhetslokaler kan finnas vid Henriksdalsalléns hörnlägen vilket möjliggörs av planbestämmelsen BH1 (Stockholms stad, 2007b). Byggnaderna längs Henriksdalsallén ska inte ha förgårdsmark (Stockholms stad, 2004d, s. 13).

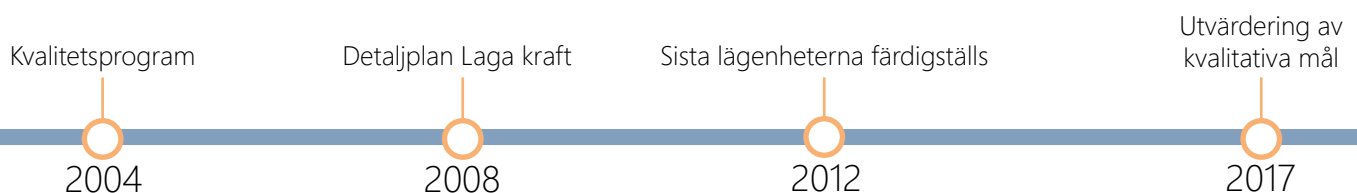
Gaturummet utformas som ett karaktärsfullt promenad- och cykelstråk (Stockholms stad, 2004d, s. 74). För att tillgängliggöra gångzonen fälls betonghällar in i smågatsten. Detaljplanen beskriver att Henriksdalsallén trafiktekniskt är en gårdsgata med bil- och cykeltrafik som framförs i gångfart (Stockholms stad, 2007b). Längs den östra sidan av gatan kör bilar på gåendes villkor och parkering tillåts. Den västra sidan av gatan utformas som en händelsepromenad med estetiska värden. Händelseslingan utformas i avvikande material och samlar olika funktioner som lek, planteringar och konstnärlig utsmyckning.

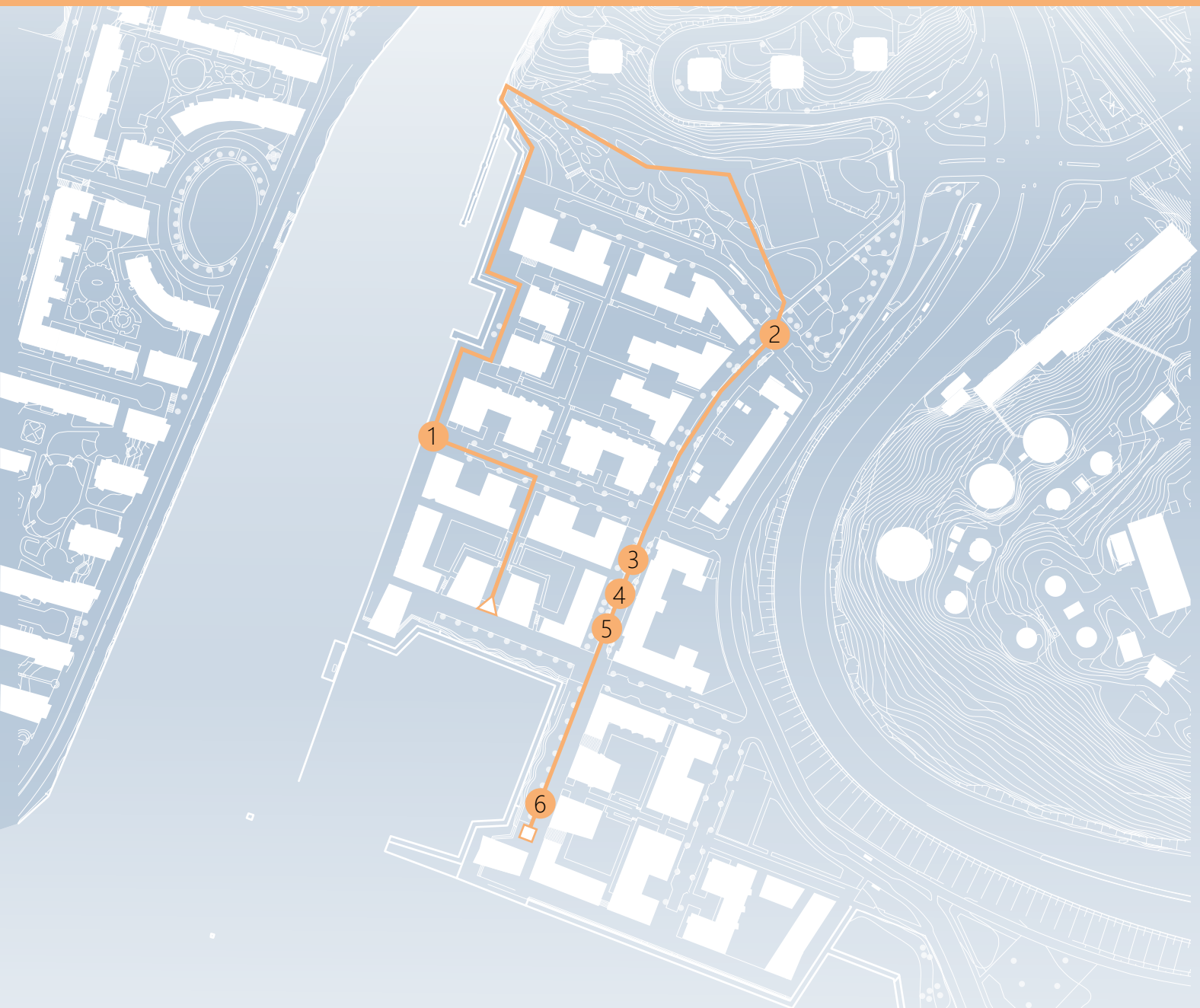
“ Målet är att bidra till att Henriksdalsallén blir Promenaden, att man väljer att gå där, flanera och sätta sig en stund (gärna ofta) på någon av de sittbara skulpturerna. Att genom uttrycket i de organiska formerna i konsten bidra till en svärmisk atmosfär som lockar människor i alla åldrar att vistas där.

>> Stockholms Stad, 2004d, s. 75

Regattakajen

Likt Henriksdalsallén får byggnaderna längs Regattakajen vara 4-6 våningar (Stockholms stad, 2007b). Utöver en butiks- eller verksamhetslokal i hörnet mot Hamntorget, är Regattakajen planlagd för bostäder. Fasaden ska vara sammanhållen med artikulerade balkonger (Stockholms stad, 2004d, s. 13). Frihöjden på balkongerna är tre meter och de får skjuta ut max en meter från fasad (Stockholms stad, 2007b). Entréer till bostäder ska finnas inne i kvarteren och inte mot Regattakajen (Stockholms stad, 2004b, s. 24 och s. 34). Även garagenedfarter ska finnas inne i kvarteren mot lokalgator. Detta ska begränsa trafikflödet på kajen som endast ska användas av angöringstrafik. Regattakajen beskrivs som en trevlig plats för vistelse ensam och i grupp (Stockholms stad, 2007b).





Gåtur vid Stockholms stads utvärdering

Påståenden som användes i utvärderingen baseras på de kvalitativa mål som formulerats i kvalitetsprogrammet och detaljplanen. Följande påståenden relaterar till gaturum.

1. Promenadområdet längs Regattakajen känns tryggt och säkert på dagen såväl som på kvällen.
2. Korsningen Henriksdalsallén/Båtklubbsgatan känns trygg och säker för såväl vuxna som barn.
3. Jag upplever Henriksdalsallén som en händelserik slinga som bryter av mot området i stort.
4. Konsten bidrar till att Henriksdalsallén blir en huvudpromenad där man gärna väljer att flanera och slå sig ned en stund.
5. Fotgängare störs inte av biltrafik i Henriksdalsallén.
6. Området Henriksdalshamnen har en innerstadskaraktär med ny och spännande arkitektur.

1:3000/A4



Stockholms stads utvärdering av kvalitativa mål

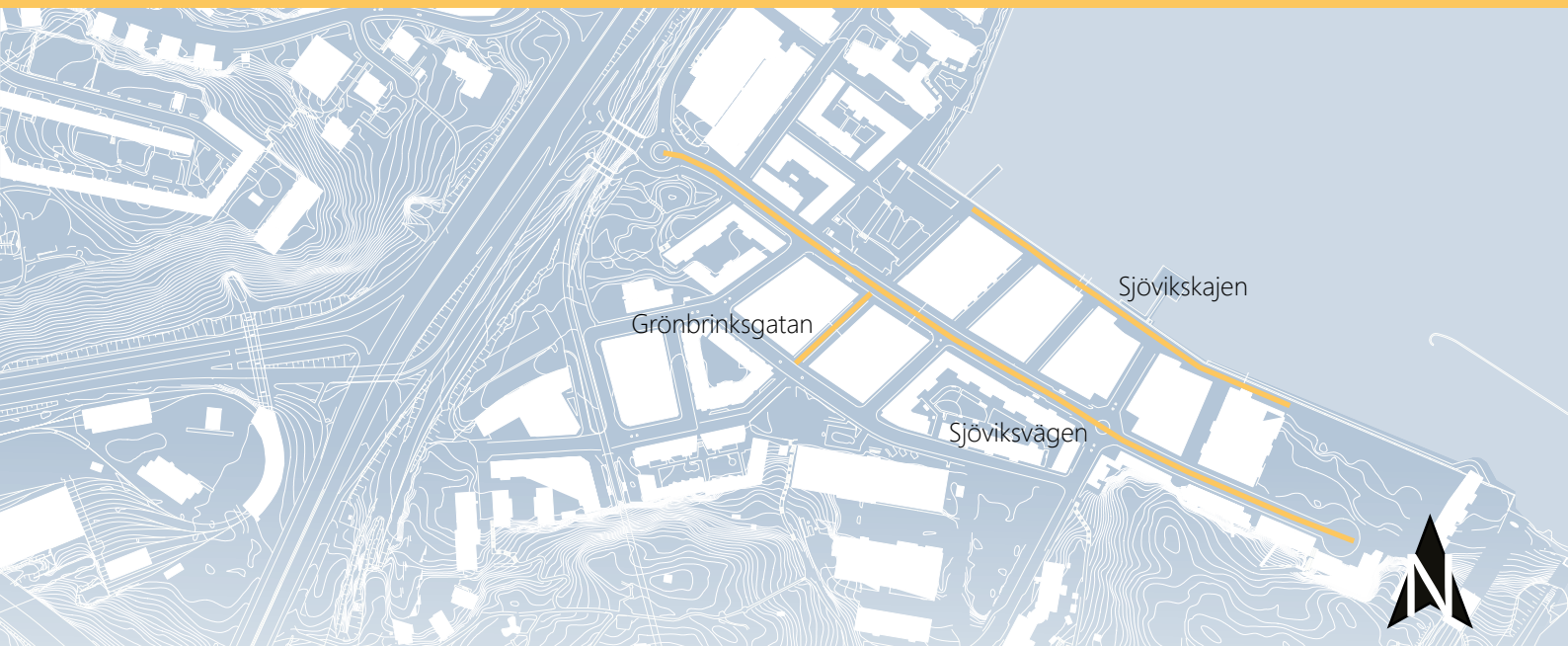
Generellt anser deltagarna i utvärderingen av Henriksdalshamnen att Henriksdalsallén är en trevlig transportsträcka med dess planteringar och konst (Stockholms stad, 2017c, s. 42). Henriksdalsallén anses vara en kontrast till resterande gator i stadsdelen, men den kan inte betraktas som en händelserik slinga då det finns en avsaknad på liv och rörelse.

Henriksdalsallén upplevs svårtillgänglig då markmaterialet till stor del utgörs av smågatsten (Stockholms stad, 2017c, s. 51). Smågatstenen bidrar till en minskad framkomlighet för rullstolsburna, cyklar, barnvagnar och även gående. Deltagarna i utvärderingen upplever inte att bilar kör på de gåendes villkor och gående håller sig därmed till den västra sidan. Som följd av en begränsad yta av tillgängligt underlag och att bilar inte kör i gångfart, blir det många personer som konkurrerar om gatans västra gångzon innanför planterings- och konstytorna.

Enligt de flesta deltagarna i utvärderingen är Regattakajen ett uppskattat promenadstråk som bidrar till den unika maritima karaktären i Henriksdalshamnen (Stockholms stad, 2017c, s. 28). Dock påstår några deltagare att Regattakajen kan upplevas som kal och enslig. Regattakajen anses ha gynnats av mer rörelse och grönska (Stockholms stad, 2017c, s. 51).



Konsten längs
Henriksdalsallén bidrar
till en trevlig passage
enligt utvärderingen.



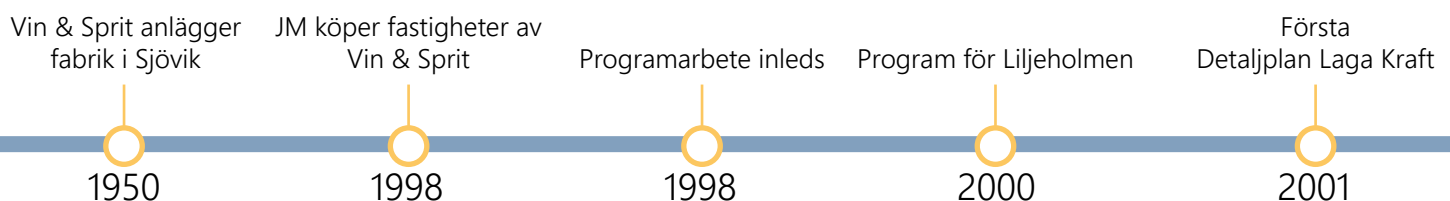
Översiktskarta
Liljeholmskajen
Skala 1:6000

Liljeholmskajen

Liljeholmskajen ligger söder om Stockholms innerstad med Hornstull inom gångavstånd via Liljeholmsbron. Stockholms stads vision är att Liljeholmskajen tillsammans med Hammarby Sjöstad, nordvästra Kungsholmen, Norra Station och Husarviken, ska utgöra en ny ring i stadsbygden. JM är den största markägaren i och med att de förvärvade Vin & Sprits anläggningar 1998 (Stockholms stad, 2000, ss. 5-11). Som följd av detta inleddes samma år arbetet med ett programförslag för att omvandla Liljeholmskajen från kontors- till bostadsområde. Den generella målsättningen för Liljeholmen är att skapa en tät stadsdel av innerstadskaraktär med en variation av funktioner och närhet till natur och rekreation.

Stockholms stad har tagit fram fyra styrdokument där vägledning av de offentliga rummens utformning inkluderas. De övergripande målen för den yttre miljön är att skapa enkla och tydliga gatustrukturer med blandad trafik och lägre hastigheter (Stockholms stad, 2004b). Gator i Liljeholmen ska utformas med en tydlig betoning av längdriktningen (Stockholms stad, 2002, s. 3). Ytterligare mål ställs om hur markbeläggning ska dela upp och markera olika delar av gaturummet. Gångbanor beläggs med grå betongplattor och cykelbanor beläggs med grå markbetongsten. En kantsten av granit avskiljer gång- och cykelbanor från körytor. Möbleringszoner beläggs med hållar i mörkgrå granit.

Vidare beskriver Stockholms stad (2002, s. 3-4) att plantering av gatuträd och dess artval beror på gatans storlek och funktion. Gatuträden ska även förstärka gatans karaktär. Belysningen utformas som spännbelysning i större gaturum och som stolpbelysning i resterande gaturum.



Sjöviksvägen

Liljeholmskajens huvudgata är Sjöviksvägen och längs med gatan ska det finnas butikslokaler och annan publik verksamhet (Stockholms stad, 2004a). Genom lokalerna i bottenvåningen skapas attraktiva flöden och hastigheterna längs gatan sänks. Lokalerna kan exempelvis innefatta butiker, restauranger och mindre kontor.

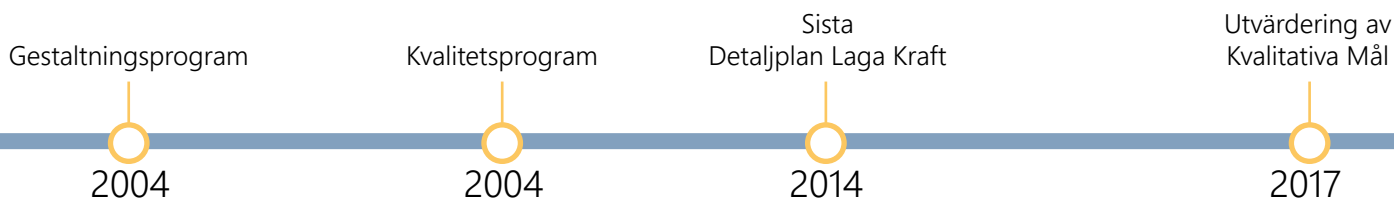
Sjöviksvägen är uppdelad i totalt åtta detaljplaner som är dokumenterade från år 2001 - 2013¹. Planbeskrivningarna nämner överlag inga mål kring Sjöviksvägens utformning. Samtliga planer planlägger krav på centrumverksamheter i bottenplan i fastigheterna längs vägen. En planbeskrivning formulerar att gatan ska utformas med alléplanteringar och separata gång- och cykelvägar (Stockholms stad, 2005a). En annan planbeskrivning ställer krav på att fastigheter som angränsar till vägen ska ha högt sockelparti som speglar bottenvåningens publika innehåll och att gränserna mellan offentliga gaturum och privata gårdar ska vara tydliga (Stockholms stad, 2008).

Grönbrinksgatan

Gestalttnings- och kvalitetsprogrammen för Liljeholmskajen beskriver Grönbrinksgatan i mycket liten grad. Grönbrinksgatan beskrivs som en gårdsgata planterad med japansk magnolia (2002, s. 4).

Grönbrinksgatan är uppdelad i två detaljplaner. En detaljplan inkluderar gatan samt fastigheter som angränsar till vägen i öst och den andra inkluderar fastigheterna i väst. Fastigheterna i öst är planlagda som bostäder med lokaler i bottenplan. Planbestämmelsen BHC innebär att gatuplanet ska ha lokaler för centrumändamål och bostadskomplement (Stockholms stad, 2001). Bottenplan för de västra fastigheterna möjliggör i hörnlägen lokaler med centrumändamål (Stockholms stad, 2005c).

1. Detaljplanerna som inkluderar Sjöviksvägen är Stockholms stad 2001, 2003, 2004c, 2005a, 2005b, 2007a, 2008, 2013.



Sjövikskajen

Målet med Sjövikskajen är att skapa en enkel och rustik miljö i kontrast till övriga stadsgator (Stockholms stad, 2004a). Ytterligare ska denna kajpromenad ha en tydlig offentlig karaktär som tillsammans med Sjövikstorget utgör stadsdelens vardagsrum (Stockholms stad, 2003). Parkering är inte tillåtet längs Sjövikskajen vilket ska framhäva dess funktion som promenadstråk. Kajstråket är uppdelat i två, en gata för fordons-, gång- och cykeltrafik längs fasad och en gångväg längs kaj.

De höga husen längs kajen är ett signum för stadsdelen och ger även bullerskydd från Liljeholmsbron (Stockholms stad, 2004a). Dock lyfter detaljplanen fram de nackdelar som kan uppstå med de höga punkthusen och kajens läge. Dessa hus kan leda ner mycket vind till markplan. Vind kan också ligga på från vattnet vilket kan leda till att det blir obehagligt att vistas på kajen under vintertid vid nordostliga vindar.

I detaljplanen (Stockholms stad, 2003) beskrivs kajen som det viktigaste området ur stadsbildssynpunkt eftersom det är synligt från Liljeholmsbron samt Södermalm. Bebyggelsen längs kajen utgörs av 7 kvarter med olika arkitekter som ansvarar för utformning. Deltagandet av olika arkitekter leder till ett varierat arkitektoniskt uttryck. De lägre husen utformas som slutna kvarter och de höga punkthusen reflekterar landskapets storskalighet och med dess höga exploatering ska de erbjuda stadens mångfald, utbud och folktäthet.

De två första våningarna i husen längs med Sjövikskajen är planlagda för lokaler med centrumändamål. I de bostadsgårdar som vetter mot vattnet ska portiker anordnas till en minsta höjd om 7 respektive 15 meter. Balkonger och burspråk får skjuta ut utanför angiven bygggräns på det stadsbyggnadsnämnden finner lämpligt (Stockholms stad, 2004, 2003).



Den storskaliga bebyggelsen längs kajen balanseras ut av händelser och verksamheter i bottenplan.

>> Stockholms Stad, 2004a



De höga punkthusen på Sjövikskajen ska utgöra tydliga landmärken för Liljeholmskajen.



Gåtur vid Stockholms stads utvärdering

Påståenden som användes i utvärderingen baseras på de kvalitativa mål som formulerats i kvalitetsprogrammet och detaljplanen. Följande påståenden relaterar till gaturum.

1. Sjöviksvägen känns trygg och säker att passera för personer i alla åldrar.
2. Jag upplever att trafik på kajen sker på de gåendes villkor och att parkering bara förekommer undantagsvis.
3. Jag upplever att det är tydligt att Sjöviksvägen ska inrymma många sorters trafikanter, såväl fotgängare som cyklister och bilister.
4. Lokalerna i bottenvåningarna längs Sjöviksvägen skapar en offentlig karaktär, en känsla av att området är öppet för alla.
5. Jag upplever att jag kan gå på hela Grönbrinksgatan och att trafiken sker på gåendes villkor.

1:4000/A4



Stockholms stads utvärdering av kvalitativa mål

Sammanfattningsvis anser de deltagande i utvärderingen att Liljeholmskajen är en relativt trygg och tillgänglig stadsdel (Stockholms stad, 2017b, s. 63). Dock menar några deltagare att det är mindre tryggt för små barn kring vattnet och längs med kajen. Försättningsvis anses kajen ha en otydlig struktur. Det sker ofta konflikter mellan gående och cyklister vilket kan bero på att det inte finns en tydlig cykelbana längs kajen (Stockholms stad, 2017b, ss. 64-65).

Längs Sjöviksvägen anser de deltagande att hastigheten på biltrafiken är för hög. De deltagande upplever att Sjöviksvägen är bra fördelad mellan bilar, cyklar och gående. Dock menar de att uppdelningen mellan cyklister och gående är otydlig, vilket kan medföra konflikter. Gående har lätt för att råka gå ut i cykelbanan (Stockholms stad, 2017b, s. 64). Vidare har deltagarna i utvärderingen delade åsikter om Sjöviksvägen och dess offentlighet (Stockholms stad, 2017b, s. 45). Några deltagare anser att Sjöviksvägens utbud av verksamheter bidrar till en offentlig karaktär och andra deltagare menar att lokalerna ger en ointressant känsla. En deltagare hävdar att verksamhetslokalerna är anpassade för kontor och att detta påverkar utbudet längs Sjöviksvägen, vilket i sin tur leder till gatans brist på offentlig karaktär.

För Grönbrinksgatan så upplever majoriteten av deltagarna att gatan inte tolkas som en gångfartsgata (Stockholms stad, 2017b, s. 47). Deltagarna menar att dess gestaltning leder till att gående uppmanas att gå längs kanterna för att bilarna ska köra i mitten. Generellt ifrågasätter deltagarna ifall det är nödvändigt för Grönbrinksgatan att vara en gångfartsgata.



Trots skyltning uppfattas inte Grönbrinksgatan som en gångfartsgata av utvärderingens deltagare.

Metod

Den teoretiska bakgrunden om gaturummets kvaliteter låg till grund för vår utvärdering. Med hjälp av Gehls 12 kriterier kunde vi urskilja variabler för en utvärdering av gaturummets kvaliteter. Dessa variabler omformade vi till ett inventeringsprotokoll för utvärdering.

Inventeringsprotokoll

Inventeringsprotokollet användes för att utvärdera gaturummets kvaliteter i Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen. Inventeringsprotokollet består av platsbesök samt skrivbordsstudie. Fullständigt protokoll finns i uppsatsens bilaga.

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER		GATA: STADSDEL: DATUM: TID:	
PLATSBESÖK			
Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående. För påståenden innebär: 1. Överensstämmer inte 2. Överensstämmer delvis 3. Överensstämmer			
SKYDD			
MOT TRAFIK & OLYCKOR			
Utombyggnaden av gatan gör att samtliga trafikslag kan röra sig utan konflikter.			
Det är tydligt vilka trafikregler som gäller på gatan.			
Gångvägarna är lätta att ta sig fram på.			
Underlaget är tillgängligt.			
Det finns tillräckligt med möjligheter att korsna vägen.			
Vid övergångar finns en övertäck över andra trafikanters			
MOT VÄLD & BROTT			
Gatan har en mänsklig närvaro. Dvs. "ögon på gatan".			
Bottenvåningarna är transparenta.			
Gaturummet har tillräckligt med belysning.			
MOT NEGATIV SENSORISK UPPLEVELSE			
Gatans ljudnivå är behaglig.			
Det finns platser som erbjuder skydd mot klimatet.			
KOMFORT			
GÅ & CYKLA			
Utrymmet för gläande är tillräckligt.			

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER		GATA: STADSDEL: DATUM: TID:	
PLATSBESÖK			
Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående. För påståenden innebär: 1. Överensstämmer inte 2. Överensstämmer delvis 3. Överensstämmer			
SKYDD			
MOT TRAFIK & OLYCKOR			
Utombyggnaden av gatan gör att samtliga trafikslag kan röra sig utan konflikter.			
Det är tydligt vilka trafikregler som gäller på gatan.			
Gångvägarna är lätta att ta sig fram på.			
Underlaget är tillgängligt.			
Det finns tillräckligt med möjligheter att korsna vägen.			
Vid övergångar finns en övertäck över andra trafikanters			
MOT VÄLD & BROTT			
Gatan har en mänsklig närvaro. Dvs. "ögon på gatan".			
Bottenvåningarna är transparenta.			
Gaturummet har tillräckligt med belysning.			
MOT NEGATIV SENSORISK UPPLEVELSE			
Gatans ljudnivå är behaglig.			
Det finns platser som erbjuder skydd mot klimatet.			
KOMFORT			
GÅ & CYKLA			
Utrymmet för gläande är tillräckligt.			

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER		GATA: STADSDEL: DATUM: TID:	
PLATSBESÖK			
Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående. För påståenden innebär: 1. Överensstämmer inte 2. Överensstämmer delvis 3. Överensstämmer			
SKYDD			
MOT TRAFIK & OLYCKOR			
Utombyggnaden av gatan gör att samtliga trafikslag kan röra sig utan konflikter.			
Det är tydligt vilka trafikregler som gäller på gatan.			
Gångvägarna är lätta att ta sig fram på.			
Underlaget är tillgängligt.			
Det finns tillräckligt med möjligheter att korsna vägen.			
Vid övergångar finns en övertäck över andra trafikanters			
MOT VÄLD & BROTT			
Gatan har en mänsklig närvaro. Dvs. "ögon på gatan".			
Bottenvåningarna är transparenta.			
Gaturummet har tillräckligt med belysning.			
MOT NEGATIV SENSORISK UPPLEVELSE			
Gatans ljudnivå är behaglig.			
Det finns platser som erbjuder skydd mot klimatet.			
KOMFORT			
GÅ & CYKLA			
Utrymmet för gläande är tillräckligt.			

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER		GATA: STADSDEL: DATUM: TID:	
PLATSBESÖK			
Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående. För påståenden innebär: 1. Överensstämmer inte 2. Överensstämmer delvis 3. Överensstämmer			
SKYDD			
MOT TRAFIK & OLYCKOR			
Utombyggnaden av gatan gör att samtliga trafikslag kan röra sig utan konflikter.			
Det är tydligt vilka trafikregler som gäller på gatan.			
Gångvägarna är lätta att ta sig fram på.			
Underlaget är tillgängligt.			
Det finns tillräckligt med möjligheter att korsna vägen.			
Vid övergångar finns en övertäck över andra trafikanters			
MOT VÄLD & BROTT			
Gatan har en mänsklig närvaro. Dvs. "ögon på gatan".			
Bottenvåningarna är transparenta.			
Gaturummet har tillräckligt med belysning.			
MOT NEGATIV SENSORISK UPPLEVELSE			
Gatans ljudnivå är behaglig.			
Det finns platser som erbjuder skydd mot klimatet.			
KOMFORT			
GÅ & CYKLA			
Utrymmet för gläande är tillräckligt.			

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER		GATA: STADSDEL: DATUM: TID:	
SKRIVBORDSSTUDIE			
SKYDD			
MOT VÄLD & BROTT			
Hur används angränsande byggnader? (Markera boisade, verksamheter, typ av verksamhet och öppettider)			
KOMFORT			
GÅ & CYKLA			
Hur brett är utrymmet för gläande?			
Hur brett är utrymmet för cyklister?			
SITTA			
Finns det primära och sekundära sittplatser var 100 meter? (Markera primära och sekundära sittplatser)			
NOJE			
SKALA			
Vad är förhållandet mellan bredden på gaturummet och höjden på dess angränsande byggnader?			
POSITIVA ASPEKTER AV KLIMATET			
Vilka delar av gatan är i sol under dagen?			
ESTETISKA KVALITETER & POSITIV SENSORISK UPPLEVELSE			
Hur är fasaderna utformade enligt Gehls A-E-kvalitet, punkt 1 och 2?			

Inventeringsprotokollets fyra sidor, inkluderande variabler för platsbesök och skrivbordsstudie.

Platsbesök

Varje gata inventerades för sig. Först gick vi längs respektive gata i vardera stadsdel. Därefter gick vi igenom påståenden som vi formulerat i inventeringsprotokollet tillsammans och diskuterade oss fram till det mest passande alternativet. Vi kompletterade med kommentarer för att komma ihåg alla de tankar vi haft kring gaturummets kvaliteter.

Variabler som utvärderades vid skrivbordsstudie

Skydd



- Utformningen av gatan gör att samtliga trafikslag kan röra sig utan konflikter.
- Det är tydligt vilka trafikregler som gäller på gatan.
- Gångvägarna är lätta att ta sig fram på.
- Underlaget är tillgängligt.
- Det finns tillräckligt med möjligheter att korsa vägen.
- Vid övergångar finns en överblick över andra trafikanter.



- Gatan har en mänsklig närvaro. D.v.s. "ögon på gatan".
- Bottenvåningarna är transparenta.
- Gaturummet har tillräckligt med belysning.



- Gatans ljudnivå är behaglig.
- Det finns platser som erbjuder skydd mot klimatet.

Komfort



- Utrymmet för gående är tillräckligt.
- Utrymmet för cyklister är tillräckligt.
- Separationen mellan gående och cyklister är tydlig.
- Gatan upplevs i etapper och det finns en dynamik.
- Det är en variation i hur smalt och brett gaturummet är.



- Det finns fysiska stöd att stå vid. (T.ex. pelare, träd, hålrum i fasader)
- Det finns utrymme för kanteffekt. (D.v.s. inte vara i vägen, ha skydd i ryggen och sikt)
- Gaturummet har många väderskydd. (T.ex. markiser, pelargångar)
- Privata utrymmen mot gatan är tydligt avgränsade. (T.ex. inåtgående entréer, verandor, planteringar i förgårdsmark)



- Det finns en variation i typer av sittplatser. (D.v.s. i utformning, placering (sol/ skugga/ vyer) och för olika målgrupper)



- Det finns intressanta vyer i gaturummet. (T.ex. översikt över aktiviteter som sker)



- Det går bra att föra en konversation i gaturummet.
- Gaturummet är utformat så att det möjliggör umgänge.



- Gaturummet inbjuder till olika typer av aktivitet.

Nöje



- Gaturummet upplevs ha en mänsklig skala. D.v.s. siktlinjer, rumsligheter (öppet/slutet) och storleksförhållandet mellan olika element.



- Det finns få blinda och passiva fasader.
- Fasaden har djup och relief.
- Utförandet av fasaden är av god kvalitet och detaljrik.

Skrivbordsstudie

Genom att använda Stockholms stads CAD-ritningar över de två stadsdelarna tog vi fram illustrationsplaner som visade respektive gaturum. Dessa planer visade gaturummets fysiska form, sittmöjligheter och verksamheter. Under platsbesöken noterade vi vilken sorts verksamheter som fanns i gaturummen och vilka tider dessa har öppet. Genom att studera detaljplaner kompletterades även skrivbordsstudien med bebyggelsens våningsantal, vilket vi använde för att skapa sektioner av gaturummen.

I skrivbordsstudien skapades även SketchUp-modeller genom CAD-ritningarna från Stockholms stad. SketchUp-modellerna användes som underlag för att kunna studera sol- och skuggförhållanden i gaturummen under dagens gång. Planerna redovisar sol- och skuggförhållandet klockan 12 vid vårdagjämning.

Variabler som utvärderades vid skrivbordsstudie

Skydd

- Hur används angränsande byggnader? (Markera bostäder, verksamheter, typ av verksamhet och öppettider)

Komfort



- Hur brett är utrymmet för gående?
- Hur brett är utrymmet för cyklister?



- Finns det primära och sekundära sittplatser var 100 meter? Markera primära och sekundära sittplatser.

Nöje



- Vad är förhållandet mellan bredden på gaturummet och höjden på dess angränsande byggnader?



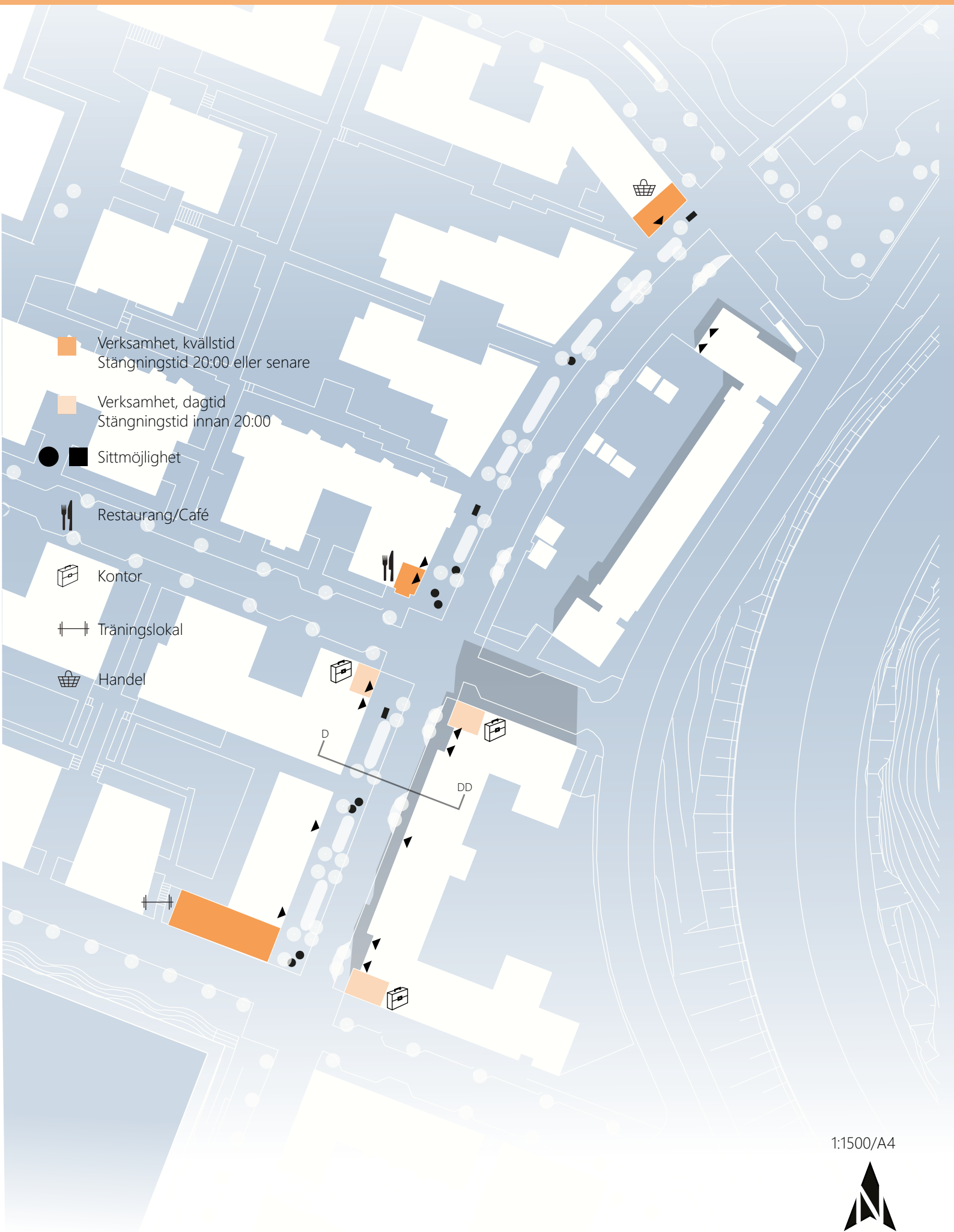
- Vilka delar av gatan är i sol under dagen?



- Hur är fasaderna utformade enligt Gehls A-E-kvalité, punkt 1 och 2?

Utvärdering

Denna del innehåller resultatet från inventeringsprotokollet som vi testade på gaturum i Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen.



Verksamhet, kvällstid
Stängningstid 20:00 eller senare

Verksamhet, dagtid
Stängningstid innan 20:00

Sittmöjlighet

Restaurang/Café

Kontor

Träningslokal

Handel

1:1500/A4



Henriksdalsallén

Skydd



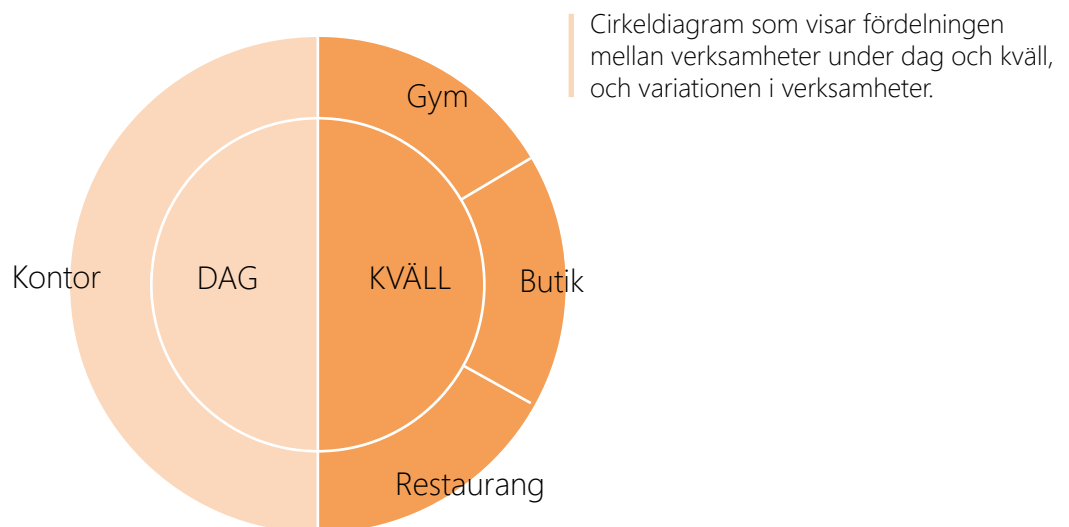
- Bilar håller låg hastighet.
- Markmaterialet är smågatsten förutom en 1,5 m bred remsa med tillgängligt underlag.
- Begränsad yta med tillgängligt underlag försvårar exempelvis möten mellan barnvagnar och rullstolar.
- Inga markerade övergångsställen.
- Växtlighet skymmer sikten mot de smala angränsande vägarna.
- Otydligt var cyklister ska transportera sig.



- Under kvällstid ger ljus från bostäder, entréer och skulpturer en upplevd trygghet.
- Balkonger och fönster över ögonhöjd innebär få fördragna gardiner och bostäder ger därför en mänsklig närvaro.
- Bostäder längs gatan innebär låg transparens i bottenplan.



- Behagligt ljudklimat.
- Det finns en variation av väderskydd, exempelvis träd, markiser och balkonger.



Komfort



- Cyklister delar yta med bilister, vilket fungerar bra då bilarna håller en låg hastighet.
- Variation i planteringar, möblering och fasadutformning ger en dynamisk upplevelse.
- Korsande vägar skapar dynamik genom en variation mellan ett öppet och slutet rum.

- Gatan är svängd vilket öppnar upp för olika vyer och varierande klimatförhållanden.
- För att svänga av till angränsande vägar krävs det att gående korsar otillgänglig smågatsten.



- Konst- och planteringsytan ger möjlighet att stå med skydd i rygg utan att vara i vägen.
- Variation av nischer, fasadutformning och indragna entréer möjliggör kanteffekt.



- Det finns sittplatser var 100 meter med variation i vy och klimatläge.
- Skulpturer i form av näckrosblad utgör sekundära sittmöjligheter.



- Varierande vyer exempelvis mot vatten, caféets uteservering, Hamntorget och lekplats.



- Konst- och planteringsytan ger goda möjligheter för sociala möten och konversation.
- Sittytor placerade mot varandra och de bladformade konstverken gynnar umgänge.



- Sittplatser och uteservering ger möjlighet till olika typer av aktivitet.
- Främst nödvändiga aktiviteter sker längs gatan.

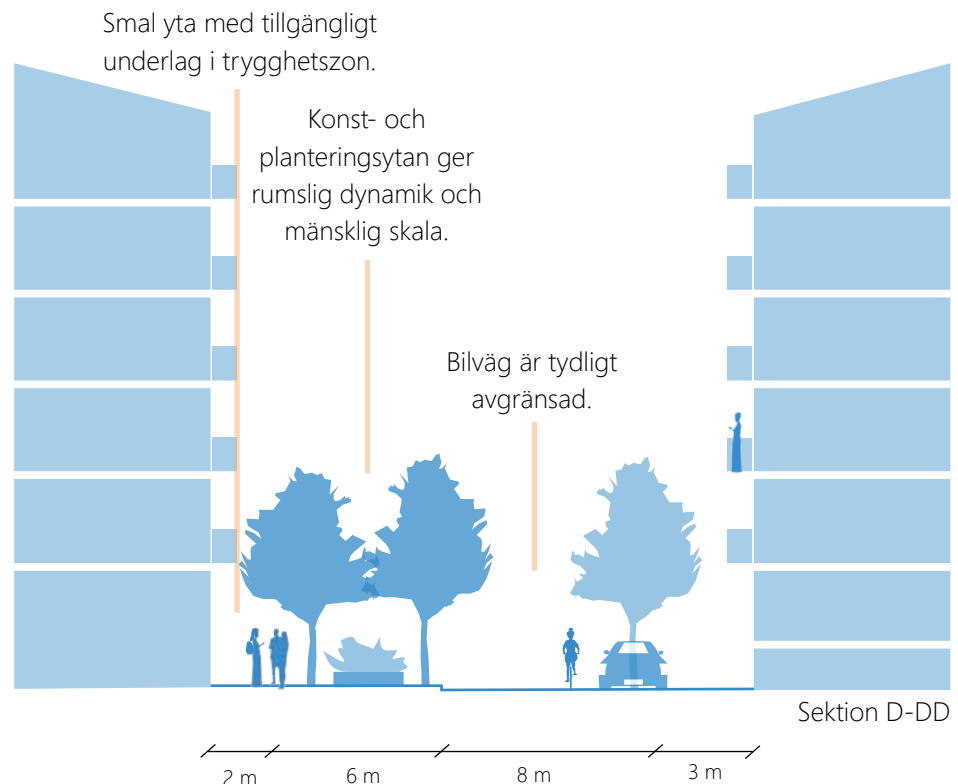


Konstnärliga utsmyckningar fungerar även som sittyta.

Nöje



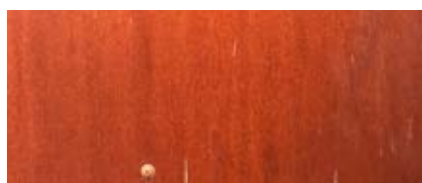
- Träd, planteringar och fasad omsluter ena trottoaren vilket bidrar till en intimt upplevd rumslighet.
- Trottoaren i anslutning till parkering och bilväg bildar tillsammans en större rumslighet.
- Dynamisk rumslighet som varierar mellan öppet och slutet genom nischer i fasad och korta kvarter som bryts av med anslutande gång- och bilvägar.
- Detaljer i fasad och variation av fasadmaterial gör att gatan upplevs i etapper, vilket ger en mänsklig skala.



- Gatan ligger i lä mot vindarna från Hammarby sjö.
- Större delen av dagen är gatan i sol.
- Träd och nischer i fasad ger valmöjlighet mellan att befinna sig i sol eller skugga längs gatan.



- Dynamik i fasadutformning och material.
- Estetiska kvaliteter som bland annat markiser över entréer, socklar i olika material och belysning.
- Hög detaljrikedom genom exempelvis olika färg på fönsterramar.

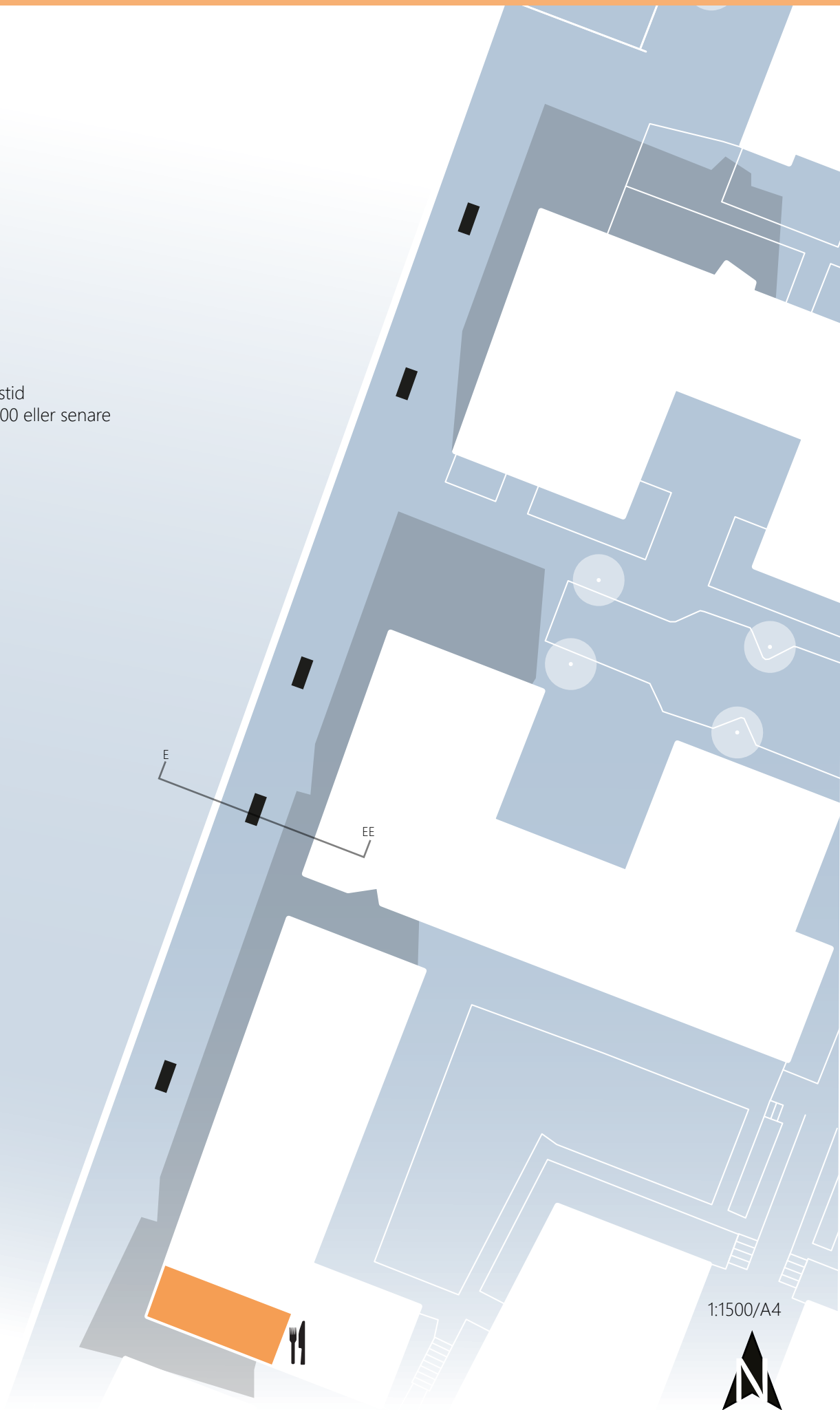


Stor variation i fasadmaterial längs Henriksdalsallén.

Verksamhet, kvällstid
Stängningstid 20:00 eller senare

Sittmöjlighet

Restaurang/Café



1:1500/A4



Regattakajen

Skydd



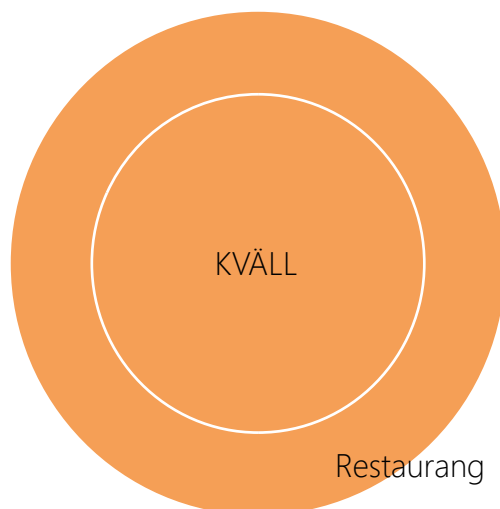
- Tydlig gångfartskaraktär.
- Bilar kör generellt långsamt, delvis beroende på att gatan är kort.
- Bilar som svänger in på gatan måste sakta ner på grund av de skarpa kurvorna från anslutande vägar.
- Relativt dålig sikt över trafikanter som kommer från angränsande vägar.
- Tillgängligt markmaterial.
- Gatans bredd tillåter cyklister och fotgängare att mötas utan konflikt.



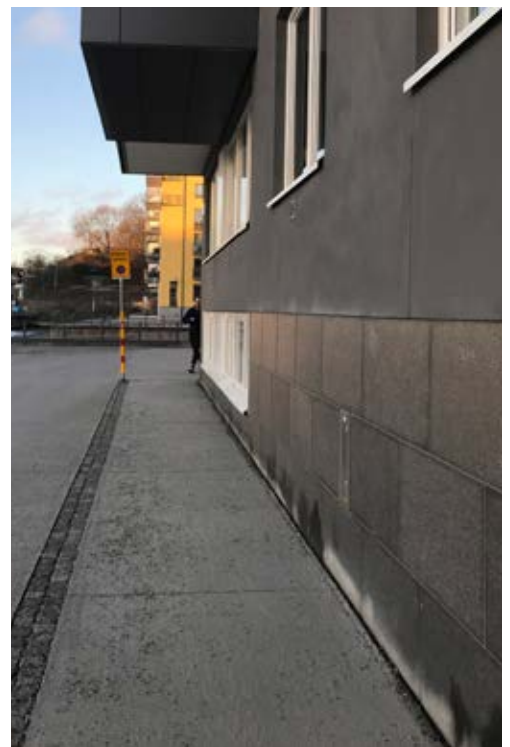
- Mänsklig närvaro saknas då fönster och balkonger är högt placerade.
- Enbart händelselösa och passiva fasader mot gatan.
- Avsaknad på dekorativa element i hybridzon och på balkonger.
- Kajen upplevs som en livlös bakgata.
- Gaturummet saknar belysning utöver belysningsarmatur på husens fasad.



- Överhängande och låga balkonger ger väderskydd,
- Individuellt placerade balkonger ger inget sammanhängande skydd och kan bidra till droppeffekt vid regn.
- Ljudnivån på gatan är behaglig.
- Gatan har ett vindutsatt läge vid vattnet men är skyddat från nord-östliga vindar.
- Avsaknad av nischer i fasad eller andra element som kan ge gatan olika klimatförhållanden.



Cirkeldiagram som visar fördelningen mellan verksamheter under dag och kväll, och variationen i verksamheter.



Passiva fasader längs Regattakajen.

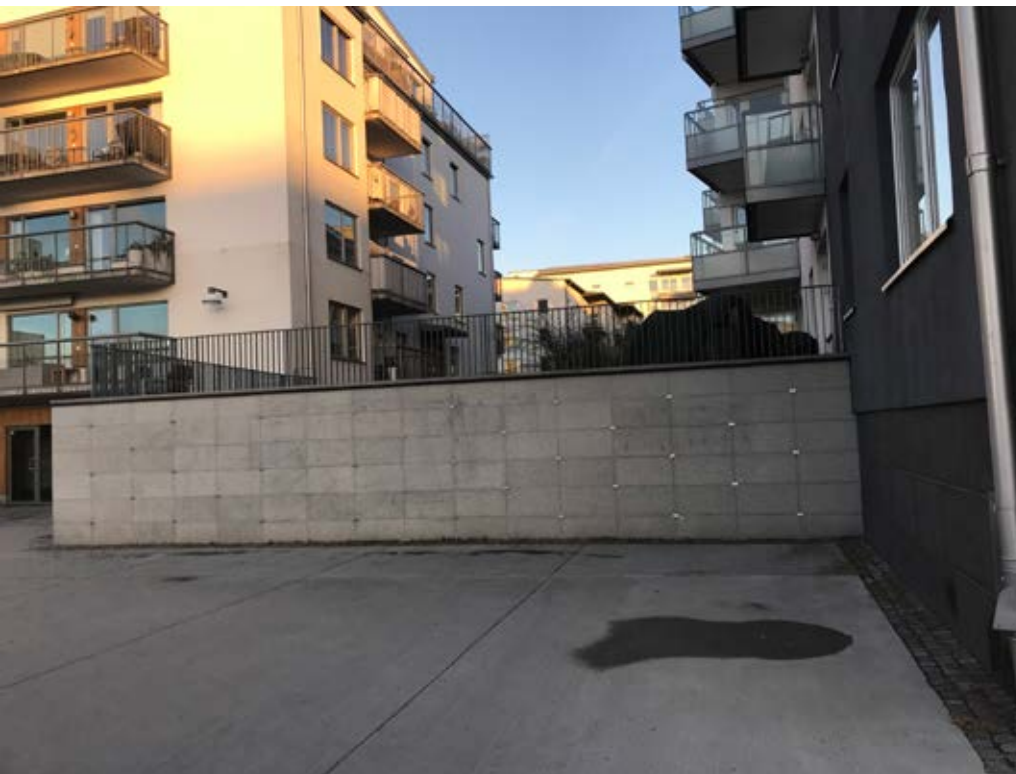
Komfort



- Ingen separering av trafikslag.
- Gott om utrymme för gående och cyklister.
- Monoton gata utan element som ger dynamisk rumslighet.
- Ingen variation i fasadutformning eller gatumöblering.



- Mitten av kajen saknar element att stå vid, exempelvis träd.
- Hela kajen är överblickbar utan platser där man kan "gå åt sidan".
- God möjlighet att stå och dröja sig kvar vid den höga andelen passiva fasader.



Omöblerade ytor ger en öde karaktär och få platser att stanna till vid.



- Primära sittplatser i form av bänkar.
- Kajkanten utgör en sekundär sittmöjlighet.
- Avsaknad i variation av sittplatser då alla är i soligt läge och utan skydd i ryggen.
- Sittplatser bjuder inte in till sociala möten i större grupper.



- Utblick över vattnet och vy mot Södermalm.
- Gaturummet är händelselöst utan aktiviteter att observera.



- Gott ljudklimat för konversationer.
- Avsaknad av platser för större grupper att umgås.

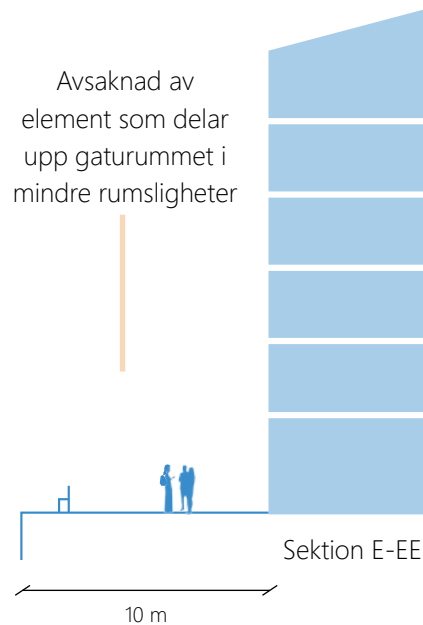


- Kalt gaturum med endast sittplatser som bjuder in till aktivitet.
- Kajen används för genomfart eller för att titta på utsikten.

Nöje



- Fasader med låga socklar, kajkanten samt markmaterial i horisontell riktning ger ett långsträckt intryck.
- Det finns en avsaknad på element som bryter långsträckta siktlinjer och bildar mindre rumsligheter.
- Vattenrummet förlänger siktlinjer och kajen upplevs som en storskalig och öppen plats.
- Anslutningar till bostadsgårdar öppnar upp gaturummet i etapper och bidrar till en viss dynamik i gatubredd.



- Gatan är i sol under större delen av dagen.



- Avsaknad på entréer och variation i fasadutformning ger ett monotont och händelselöst gaturum.
- Upphöjda bostadsgårdar saknar anslutning till kajen och skapar kala ytor med murar som barriär.
- Utsikten mot vattnet ger goda estetiska kvalitéer.

Verksamhet, kvällstid
Stängningstid 20:00 eller senare

Verksamhet, dagtid
Stängningstid innan 20:00

Sittmöjlighet

Restaurang/Café

Kontor

Handel

Skönhetssalong

Service

Träningslokal

Sjövikstorget

1:2000/A4



Sjöviksvägen

Skydd



- Det är en tydlig uppdelning mellan bilväg och GC-väg.
- Otydlig kontrastmarkering mellan gång- och cykelväg kan leda till konflikter.
- Ett hus vid Sjövikstorgets parkering skymmer sikten från GC-väg mot bilar som kör ut från parkering.
- Samtliga övergångar ligger i anslutning till korsningar och det finns en överblick över andra trafikanter.
- Inga övergångar har trafikljus.

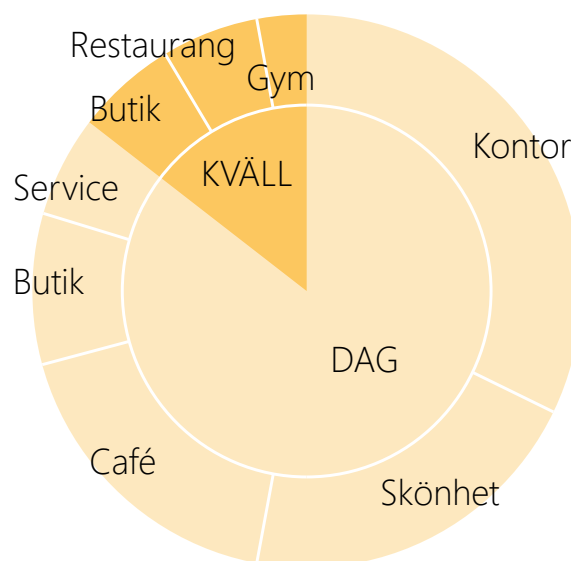


- Den västra delen av Sjöviksvägen har huvudsakligen verksamheter i bottenplan.
- Östra delen av Sjöviksvägen har bostadsområdeskaraktär.
- Hög andel passiva fasader längs gatan.
- Bostadsfönster i bottenplan är placerade i ögonhöjd och många har därmed fördragna gardiner, insynsskydd och persienner vilket minskar "ögon på gatan".
- Få dekorativa element i hybridzonerna.



- Det är en hög andel genomfartstrafik och ljudlandskapet domineras av buller från fordonstrafik.
- Merparten av gatan ligger i lä under dagen men har få väderskydd mot regn.

Cirkeldiagram som visar fördelningen mellan verksamheter under dag och kväll, och variationen i verksamheter.





Östra delen av gatan. Det saknas "ögon på gatan" då fönster i ögonhöjd har stängda persienner/gardiner.

Komfort



- Teoretiskt är den tre meter breda gångvägen tillräcklig.
- Där kantzonen är möblerad samt vid kontor med transparenta fasader tenderar gående att gå ut i cykelbanan.
- Enformig fasadutformning och brist i dynamik gör att gatan upplevs som långsträckt.



- Stående förekommer vid passiva fasader men det finns få möjligheter att stå utan att stå i vägen.
- Det saknas en tydlig avgränsning mellan det privata och offentliga då transparenta fasader och fönster i ögonhöjd vid bostäder förekommer.
- Hybridzoner upplevs obekväma och inkräktande att stå vid mot de som befinner sig i bottenvåningarna.



- Sittplatserna är placerade långt ifrån varandra med ca 200 meters avstånd.
- Offentliga sittytor förekommer endast vid busshållsplatser.
- En sekundär sittmöjlighet finns i form av en mur vid Sjövikstorgets parkering.
- Det finns inte en variation av sittmöjligheter.
- Bristen på sittytor är en bidragande faktor till att det finns få ställen längs gatan att stanna till vid.



Västra delen av Sjöviksvägen. Växlingsvis transparens och passivitet i bottenplan. Otydlig kontrastmarkering mellan GC-väg.



- Få aktiviteter och vyer att beskåda i gaturummet.
- Vyer mot vatten är inte tillgängliga då de finns vid övergångar där gångtrafikanter inte har möjlighet att stanna och fokus är på andra trafikanter.



- Det är svårt att föra en konversation då gatan är mycket trafikerad av bilar.
- Gaturummet är inte utformat för att gynna umgänge.

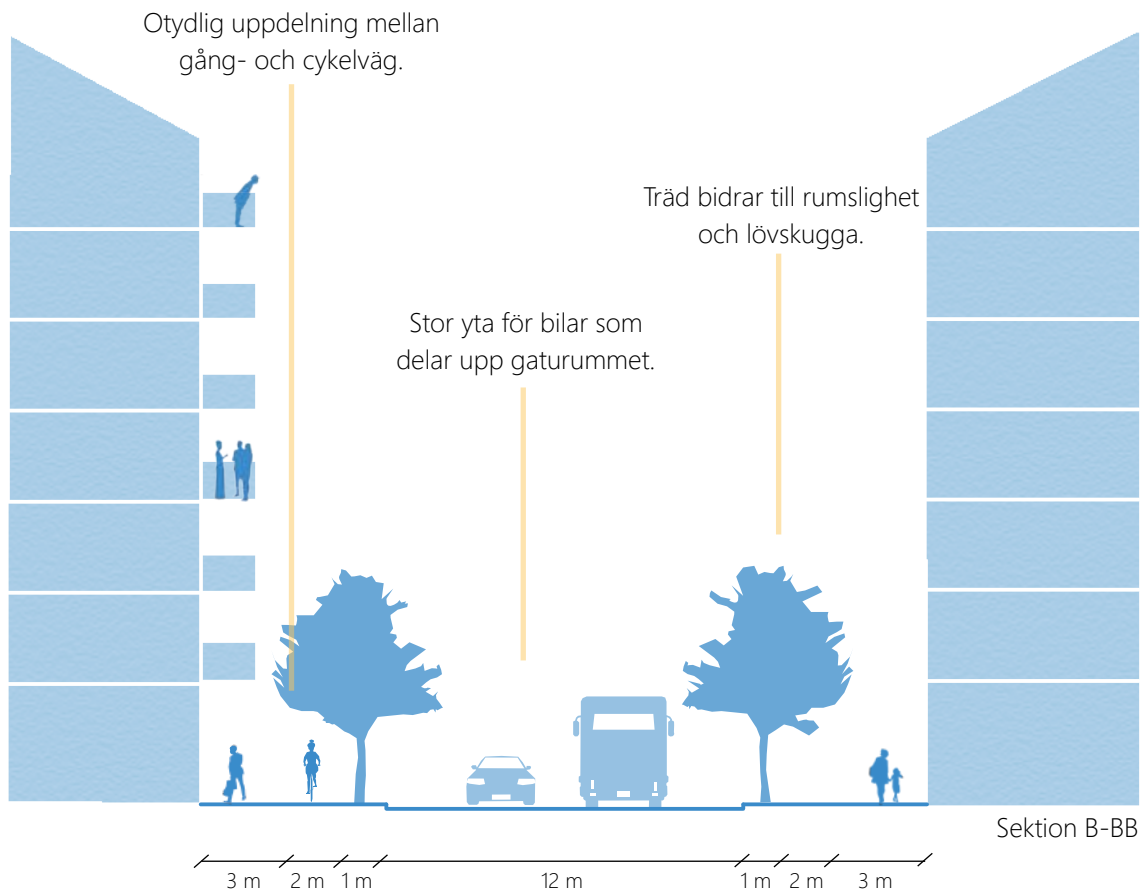


- Det finns inte så mycket aktivitet i gaturummet, mestadels nödvändiga aktiviteter förekommer.

Nöje



- Alléplanterade träd ger mindre rumsligheter vid trottoarer och skärmar av från den angränsande bilvägen.
- Den högtrafikerade bilvägen och parkeringar delar upp gaturummet.
- Många byggnader har en otydlig kontrast mellan sockel och fasadfärg och leder till ett storskaligt intryck.
- Liten variation i fasadernas bredd och större ytor med samma fasadfärg som går i en horisontell riktning ger ett långsträckt intryck.



- Halva gatan ligger i sol under merparten av dagen och den andra halvan i skugga.



- Gatan upplevs monoton då det finns många fasader som saknar detaljrikedom och variation i färgsättning.
- Gatan har överlag god entrétäthet men trots detta finns det många passiva fasader och vissa fastigheter som helt saknar entréer mot gatan.

Exempel på fasadmaterial
längs Sjöviksvägen. Generellt
är det liten variation.



En av få verksamheter som
möblerat hybridzonen. Vid
möblering av hybridzon
tenderar människor att gå i
cykelbanan.



Verksamhet, kvällstid
Stängningstid 20:00 eller senare

Verksamhet, dagtid
Stängningstid innan 20:00

Sittmöjlighet

Restaurang/Café

Kontor

CC

C

1:500/A4

Grönbrinksgatan

Skydd



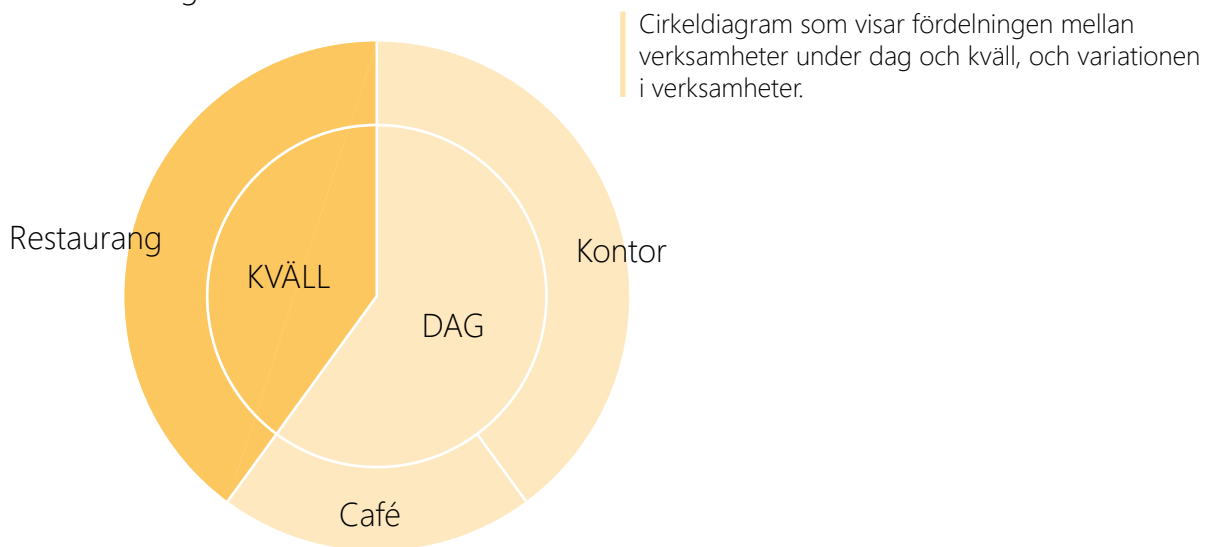
- Skyltad som gångfartsgata, men gående håller sig till gaturummets kanter då ytan i mitten upplevs vara reserverad för bilar.
- Trygghetszoner längs kanterna avgränsas genom parkering på ena sidan och med avvikande markmaterial och möbleringszon på den andra.
- Enkel att korsa tack vare underlaget som är i samma nivå över hela gatan. Men eftersom den inte uppfattas som gångfartsgata kan detta vara en



- nackdel.
- Utsmyckade balkonger ger en känsla av mänsklig närvaro.
- Få ögon på gatan då bostäder i bottenplan drar för sina gardiner och verksamheter har dimmade fönster.



- Kalt gaturum utan dekorativa element i hybridzoner.
- Ljudklimatet är gott men buller från Sjöviksvägen förekommer.
- Gaturummet är skyddat från hög vindexponering, förutom från nordost.
- Balkonger och burspråk ger ett sammanhängande väderskydd längs gaturummets kanter.



Komfort



- En av gatans trygghetszoner har begränsad yta vid möten, vilket kan tvinga gående ut i parkeringsytan.
- Cyklister kör i mitten av gatan, då det inte finns någon markerad cykelväg.
- Kort, monotont och enformigt gata.



- En av trygghetszonerna är endast 1,8 meter bred vilket innebär att utrymme för kanteffekt saknas.
- Att stå vid gaturummets kanter förhindras av det kan kännas inkräktande mot de som vistas i bottenvåningarna.



- God tillgång på primära sittplatser med ca 17 meters mellanrum.
- Samtliga sittplatser är placerade i samma klimatförhållande med vy mot parkering och passiva fasader.
- Det saknas sekundära sittmöjligheter.



- Liten variation i aktivitet att observera i gaturummet då den främst används för genomfart.
- Varierade men begränsade vyer mot vatten, Sjövikstorget och park.



- Gaturummets ljudklimat möjliggör umgänge.
- Sittytorna gynnar inte umgänge i större grupp.
- Det finns få ytor lämpliga för att stanna till vid konversation utan att stå i vägen för bilar, cyklar eller gående.



- Det saknas variation i aktivitet då gatan till största del används för genomfart och nödvändiga aktiviteter.

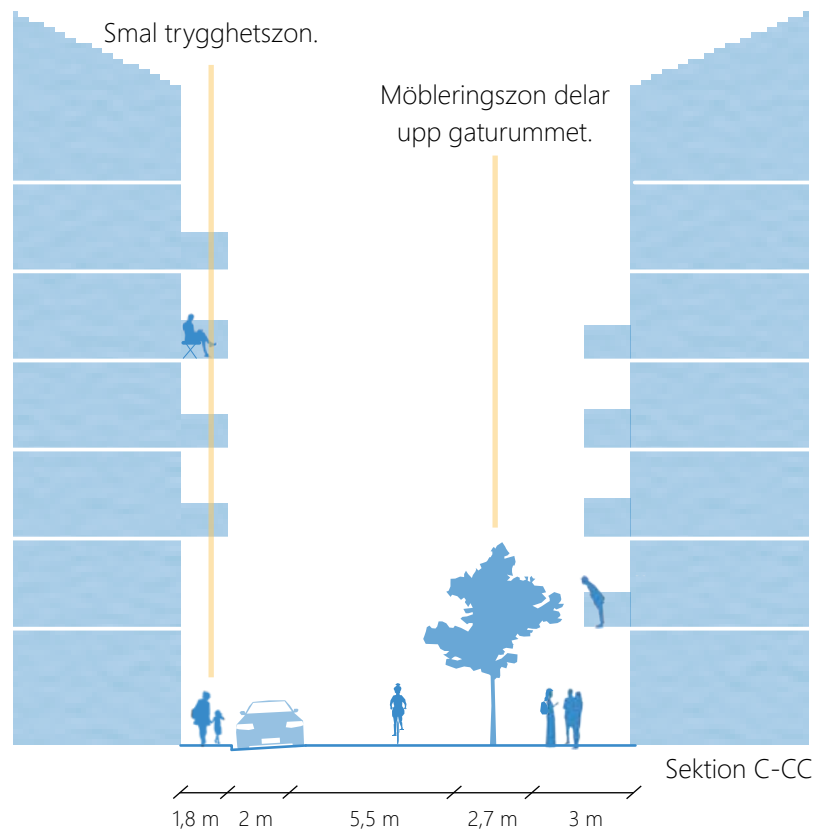


Sittmöjligheter längs Grönbrinksgatan är vända mot passiva fasader.

Nöje



- Djupa balkonger på båda sidorna av gatan ökar skuggor och bidrar till att gatan känns mörk.
- Tydligt markerade socklar (kontrastfärg och material) bidrar till en mänsklig skala.
- Element som träd, möblering och de låga balkongerna bildar ett tak över gaturummet som delar in det i mindre rumsligheter.



- Gatan är skuggad under större delen av dagen.
- En stor del av gatans fönsterpartier är dimmade eller saknar transparens vilket leder till att gatan främst består av passiva fasader.
- Fasadmaterialet är enformigt utan variation och detaljrikedom.

Verksamhet, kvällstid
Stängningstid 20:00 eller senare

Verksamhet, dagtid
Stängningstid innan 20:00

Sittmöjlighet

Restaurang/Café

Kontor



1:1500/A4



Sjövikskajen

Skydd

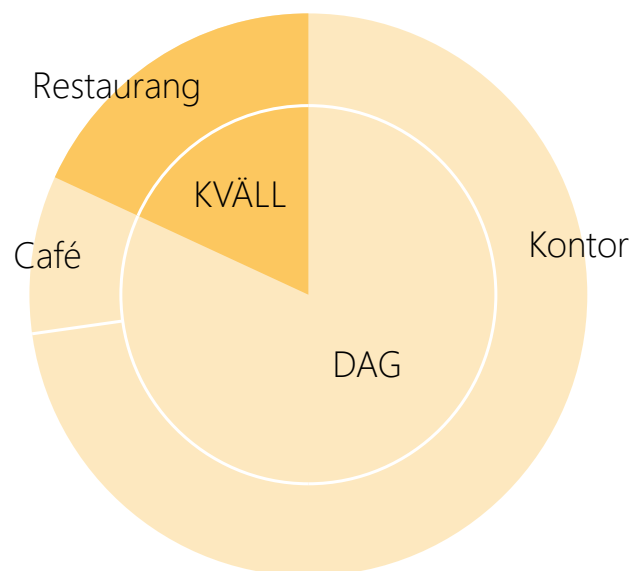


- Kajen trafikeras i en begränsad grad huvudsakligen av angöringstrafik till verksamheterna.
- Bilar kör på de gåendes villkor tack vare de skarpa kurvorna från anslutande vägar som gör att bilister måste sakta ner.
- Det är en tydlig sikt över andra trafikanter i gaturummet, men de skarpa kurvorna begränsar sikten mot angränsande gator.
- Det finns ingen markerad cykelväg, vilket kan medföra konflikter mellan gående och cyklister.
- Underlaget är tillgängligt.
- Markering i mark vid vattenkanten är otydlig.
- Pollare vid bottenplan gör att gående trycks ut mot mitten av kajen och medför att bilar anpassar hastigheten efter de gående.



- Fasaderna har stora fönsterpartier som ger en hög transparens mot gatan under dagtid en påtaglig mänsklig närvaro.
- Verksamheterna består främst av kontorsverksamhet vilket minskar ögon mot gatan kvällstid.
- Dekorerad hybridzon vid kontoren i form av blomkrukor och sittplatser ökar den mänskliga närvaron kvällstid.
- Gaturummet är välbelyst med både pelarbelysning och dekorativ belysning.
- Den höga andelen kontor minskar belysning från fönster kvällstid.

Cirkeldiagram som visar fördelningen mellan verksamheter under dag och kväll, och variationen i verksamheter.





- Överhängande balkonger ger skydd mot klimatet, dock kan det upplevas inkräktande att dröja kvar där mot de som vistas i bottenvåningen.
- Gatan saknar skydd mot vind från norr över vattnet.
- Ljudnivån på gatan är behaglig med sus från järnvägen och fågelläten.



Bänkar och växter
utställda i hybridzon.

Komfort



- Gatan är tydligt utformad för trafik på de gåendes villkor.
- Biltrafik separeras från gång- och cykelväg genom en möbleringszon med gatumöbler och armatur.
- Det finns ingen separation mellan gående och cyklister.
- Korta kvarter och öppna bostadsgårdar ger en dynamik mellan öppet och slutet.
- Byggnaderna är placerade olika långt från kajkanten vilket ger en variation i gaturummets bredd.



- Den höga andelen transparenta fasader gör att det finns få platser att stå vid väggen.
- Möblering och belysning i mitten av gatan ger visst stöd för att kunna dröja sig kvar men det saknas platser att "gå åt sidan" för att observera gaturummet från.
- Privata utrymmen är tydligt avgränsade med upphöjda innergårdar och samtliga bottenvåningar har verksamheter vilket gör att gatan upplevs offentlig.
- Trappor som leder till innergårdarna är på privat mark men har en offentlig karaktär.



- Tre multifunktionella sittmöbler med ett medelavstånd på 44 m.
- Sittplatser erbjuder en variation av vyer mot vatten samt vy mot fasad och angränsande gator.
- Delar av möblerna saknar ryggstöd vilket ger variation i användning.
- Kajkant, flytbrygga och vissa trappor till bostadsgårdar fungerar som sekundära sittmöjligheter.



T.v. Multifunktionell sittmöbel på Sjövikskajen. T.h. Trappa som leder till upphöjd bostadsgård.



- Det finns intressanta vyer längs kajen då det genom hela gaturummet finns vattenutsikt och siktlinjer mot Sjövikstorget, Årstabron, Årstaviken och södra Stockholm.



- Behaglig ljudnivå möjliggör umgänge.
- Variationen av sitttor med flytbryggan och de längre lätt böjda bänkarna gör att både större och mindre grupper kan umgås.
- Bredden på vägen gör att det finns möjlighet att stå och konversera utan att vara i vägen.

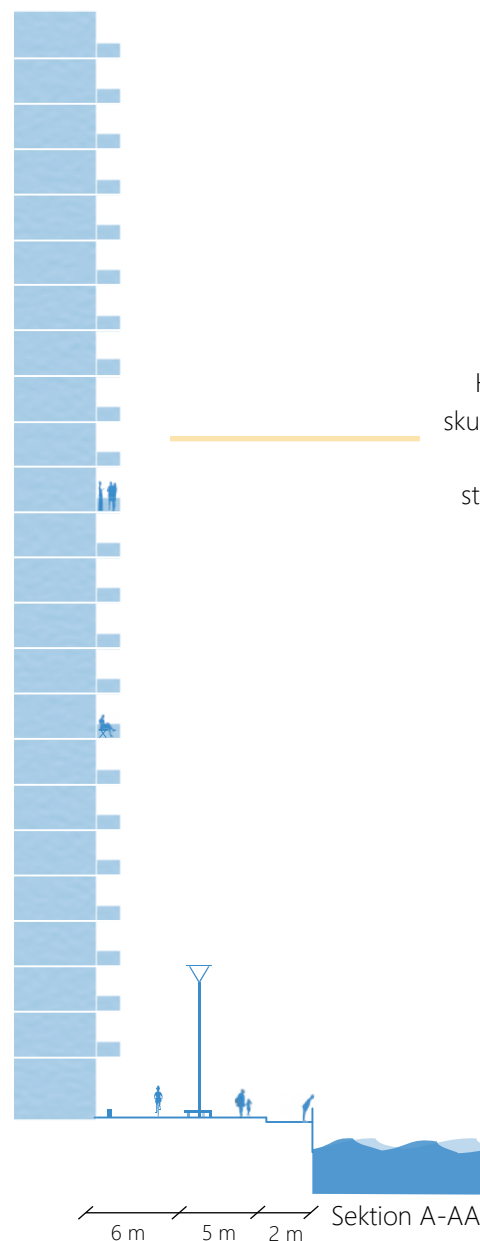
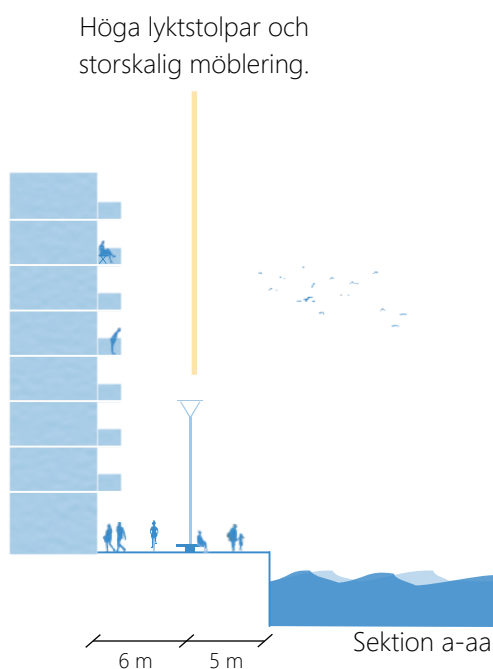


- Gaturummet möjliggör olika typer av aktiviteter såsom att jogga, bada och sola.

Nöje



- Byggnader varierar från 73 meter höga punkthus till 25 meter höga hus med slutna innergårdar.
- Bredden på gatan varierar mellan 11-17 meter.
- Vattnet gör att variation i gatubredd inte påverkar upplevelsen av öppet och slutet i gaturummet.
- Vattenrummet ger långsträckta siktlinjer och ger gaturummet en öppenhet.
- Bottenvåningarnas detaljrikedom och de långsträckta siktlinjer över vattnet tar uppmärksamheten från de storskaliga punkthusen.
- Lyktstolpar och bänkar har stor skala, markmaterialet är enhetligt och det är en avsaknad av element som delar upp gaturummet i mindre rumsligheter.



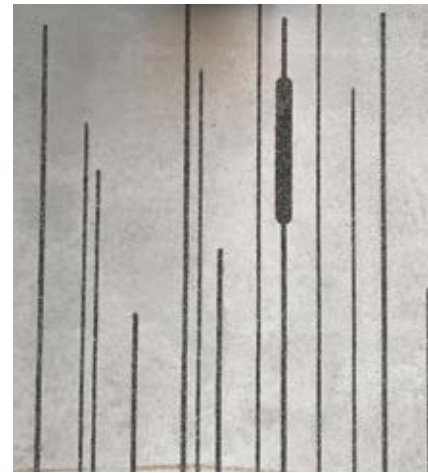
Exempelsektioner som visar skillnaderna i gaturummet mellan de höga punkthusen och övrig bebyggelse.



- Sittplatserna är placerade i olika klimatlägen.
- Flyttbryggan nås av punkthusens skugga under mitten av dagen.
- Ljuset reflekteras av vattnet vilket bidrar till att gaturummet upplevs ljus trots att merparten av gatan ligger i skugga under dagen.



- Det finns en god tillgång till verksamheter i bottenplan samt få blinda och passiva fasader.
- De aktiva fasaderna har en variation av fasadmaterial och detaljrika socklar.





■ Sjövikskajen har en variation av fasadmaterial.

Analys

Här presenteras analys av resultatet från vår utvärdering av gaturummets kvaliteter. Resultatet ställs mot mål i gestaltningsprogram och detaljplaner.

Henriksdalshamnen

Henriksdalsallén

Mål	Måluppfyllelse		
	JA	DELVIS	NEJ
Henriksdalsallén ska vara stadsdelens huvudsakliga promenad och en händelserik slinga.			
Henriksdalsallén ska vara en gångfartsgata där bilar kör på de gåendes villkor.			

Målet i gestaltningsprogrammet för Henriksdalsallén är att gatan ska vara stadsdelens huvudsakliga promenad och en händelserik slinga. Anledningen till att människor väljer andra vägar att flanera på kan vara närheten till vatten och dess stora attraktionskraft. Tack vare planteringarna och konsten längs gatan har Henriksdalsallén många goda kvaliteter, dock är detta inte tillräckligt för att nå upp till de ambitiösa målen som ställdes i programskedet.

Utöver kontexten kan en ytterligare anledning till att Henriksdalsallén inte uppfattas som en händelserik slinga vara placeringen av verksamheter. Begränsningen av handels- och verksamhetslokaler till hörnlägen är en bidragande faktor till att stadslivet missgynnats längs Henriksdalsallén. Genom att inte specificera lokalernas huvudändamål i detaljplanen, utgör dessutom kontor majoriteten av de förekommande verksamheterna. Ifall fler verksamheter, som även är av handel- eller restaurangkaraktär, funnits på Henriksdalsallén skulle mer rörelse och flöden möjliggöras.

Det formulerades ytterligare en vision att Henriksdalsallén ska vara en gångfartsgata där bilar kör på de gåendes villkor. Denna vision har inte implementerats och idag har Henriksdalsallén skyltats om till en vanlig gata. Utformningen av Henriksdalsallén kan tolkas som en gångfartsgata i och med de stora planteringsytorna och konsten. Längs denna möbleringsyta

finns även sittmöjligheter på de näckrosformade skulpturerna. Möbleringsytan uppmuntrar till att människor uppehåller sig på platsen då det är möjligt att dröja sig kvar där med skydd i ryggen utan att vara i vägen. Utöver detta finns få tecken i utformningen som tyder på att bilar måste sakta ner och väja för gående. I och med gatans omskyltning har utrymmet för gående minskat. Gående måste hålla sig till ytan innanför planterings- och konstytan ifall de vill färdas på tillgängligt underlag. Detta kan innebära svårigheter när gående, rullstolsbundna och barnvagnar ska samsas om denna smala yta. Dock är detta troligtvis inget stort problem då resultatet tyder på att gatan inte har ett högt flöde av människor. Av denna anledning är visionen om Henriksdalsallén som gångfartsgata omotiverad och säkerligen en bidragande faktor till att gatan skyltats om.



Möblering som tillåter en variation av sittmöjlighet, samtidigt tillgodoses kravet på primära sittytor. Planterings och möbleringsyta bidrar till olika rumsligheter och att gatan upplevs i etapper.



Långsträckta strukturer, planteringsyta och parkering, gör att trygghetszoner upplevs som trottoarer och att gatan inte uppfattas som gångfartsgata.

Regattakajen

Mål

Regattakajen ska vara en plats för vistelse, ensam och i grupp.

Måluppfyllelse

JA DELVIS NEJ



Detaljplanen för Henriksdalshamnen formulerar visionen om Regattakajen som en plats för vistelse ensam och i grupp. Dock visar vårt resultat att gaturummet har begränsade kvaliteter och det finns endast ett fåtal faktorer som bidrar till uppehåll vid kajen. Det finns inga verksamheter som leder till aktivitet och gaturummet är monotont i dess utformning. Umgänge missgynnas genom placeringen av bänkar längs med kajen på en rad. Utöver bänkar förekommer inga andra rumsbildande element i gaturummet. Tillsammans med bristen på variation och den ensliga karaktären skapas inte ett gaturum som väljs att vistas i.

Det som ytterligare kan bidra till gaturummets problematik är avsaknaden på entréer. Detaljplanen bestämmer att entréer ska placeras inne i kvarteren. Genom att det inte finns några entréer längs Regattakajen minskar sannolikheten till rörelse vilket bidrar till en ödslig känsla som saknar mänsklig närvaro. Kajen ger upplevelsen av att vara en bakgata. Dessa aspekter kan även leda till en upplevd otrygghet. Ifall tydligare mål hade ställts kring Regattakajens möblering och om det planlagts entréer mot vattnet skulle det lett till mer liv och rörelse och ökat potentialen för människor att vistas där.



Inga entréer mot gata ger passiva fasader och händelselösa hybridzoner. Minskad upplevd trygghet då det saknas ögon mot gata.



Bänkar i rad. Det saknas en variation av sittmöjlighet och rumsbildande element.

Liljeholmskajen

Sjöviksvägen

Mål	Måluppfyllelse		
	JA	DELVIS	NEJ
Sjöviksvägen ska ha en offentlig karaktär och längs med gatan ska det finnas butikslokaler och annan publik verksamhet.		<input checked="" type="radio"/>	
Sjöviksvägen ska vara tydligt uppdelad mellan olika trafikarter.			<input checked="" type="radio"/>

Längs Sjöviksvägen finns en variation i utbud av verksamheter men majoriteten av lokalerna är kontor. Planbestämmelsen att bottenvåningar ska ha verksamheter med centrumändamål styr inte om lokalen nyttjas för kontor eller handel efter genomförande. Vilka verksamheter som flyttar in i lokalen har stor betydelse för om gatan får en hög frekvens av rörelse och goda anledningar till att uppehålla sig där. Då flertalet kontor har gardiner för fönstren eller frostade glas, får gatan ett ointressant intryck. Dessutom bidrar kontor inte till samma flöden som exempelvis en matvarubutik gör. Eftersom Sjöviksvägen inte heller är planlagd med förgårdsmark utnyttjas hybridzoner i begränsad utsträckning. Dock finns det exempel på dekorerad och dynamisk förgårdsmark längs Sjöviksvägen. Utanför en blombutik har växter ställts ut.

Det finns en målsättning att Sjöviksvägen ska ha en offentlig karaktär men inga konkreta mål för hur detta ska uppnås i dess utformning. Bristen på strategier för att uppnå målet kan vara en faktor till att det inte uppfyllts helt. Ytterligare en anledning till att den mänskliga upplevelsen och fysiska utformningen av gaturummet inte ligger i fokus kan vara att Sjöviksvägen är uppdelad i totalt åtta detaljplaner.



Stor yta för bilar och liten yta för gående.
Långsträckta strukturer gör att gatan upplevs monoton.



Passiva fasader och få detaljer i fasad.
Få element som lockar till aktivitet då verksamheter till stor del utgörs av kontor och att det saknas aktiva hybridzoner.
Få platser att stanna till vid eftersom det endast finns sittmöjlighet vid busshållplatser.

Fortsättningsvis finns målsättningen att Sjöviksvägen ska vara tydligt uppdelad mellan olika trafikanter. Teoretiskt är ytorna för gående och cyklister tillräckliga men resultatet påvisar att gångtrafikanter alltför lätt kan råka gå ut i cykelbanan som gående. Ytan för gångtrafikanter är alltså inte tillräcklig. De två trafikslagen är enbart separerade genom en kontrast i markmaterial, vilket kan vara en anledning till detta. Ytterligare så kan denna konflikt bero på att det inte finns en distans till bottenvåningarnas fönster. Längs gångytan på Sjöviksvägen känns det inkräktande att röra sig nära fasad mot de som nyttjar bottenlokalerna, vilket ofta är personer som arbetar på kontor. Genom en planlagd förgårdsmark längs fasaden följt av en gångyta skulle denna konflikt kunna upphöra då det skapas en hybridzon som ger distans.

Grönbrinksgatan

Mål	Måluppfyllelse		
	JA	DELVIS	NEJ
Grönbrinksgatan ska vara en gångfartsgata,.			<input checked="" type="radio"/>



Grönbrinksgatan är planerad som en gångfartsgata, men det finns inga konkreta mål och få argument för hur den ska fungera som detta. Möbleringszonen är den tydligaste indikatorn på gatans funktion. Dock kan den tydliga längsgående riktningen på möbleringszonen samt markbeläggningen bidra till att gatan delas upp. Konsekvensen blir att det uppfattas som att bilar kör i mitten av gatan och gående håller sig till kanterna. Ifall gatan inte utnyttjas som en gångfartsgata kan konflikter ske mellan gående. Detta kan uppstå eftersom den västra trygghetszonen teoretiskt sett inte är tillräckligt bred för att personer ska kunna mötas.

Det finns inga mål för hur gatan ska upplevas eller användas och gaturummet är uppdelat i två olika detaljplaner vilket kan haft en påverkan på helheten. Detta visar sig i att de två angränsande byggnaderna har olika karaktär och bänkarna är vända mot en fasad som upplevs som en baksida. I sin tur, visar resultatet att det finns flertalet aspekter i gaturummet som leder till att gatan inte upplevs som en gata att stanna till vid. Eftersom hybridzoner saknar möblering, planteringar och andra funktioner och att fasadutformningen är monoton kan detta leda till att gatan inte upplevs ha hög vistelsepotential.



Tydlig uppdelning av gatan, möbleringsyta och parkering, gör att trygghetszoner upplevs som trottoarer och att gatan inte uppfattas som gångfartsgata.

Sjövikskajen

Mål	Måluppfyllelse		
	JA	DELVIS	NEJ
Sjövikskajen ska vara en del av Liljeholmskajens vardagsrum.			
Sjövikskajen ska reflektera storskaligheten i landskapet och möblering ska reflektera kajens industriella historia.			

De verksamheter som finns längs Sjövikskajen bidrar inte till en variationsrik offentlig karaktär. Målsättningen med Sjövikskajen är att tillsammans med Sjövikstorget skapa Liljeholmskajens vardagsrum och en tydligt offentlig miljö. Det ställs ytterligare visioner om att Sjövikskajen ska vara ett stråk med målpunkter. Dock saknas det målbild över hur detta ska uppfyllas i praktiken. Resultatet av inventeringen visar att vattnet har en stark dragningskraft och att gatan har god tillgång på offentliga sitttor. Men det visar även att majoriteten av de verksamheter som finns i bottenvåningarna är kontor, vilket leder till en låg frekvens av flöde in och ut ur lokalerna. Kontoren bidrar inte till offentliga målpunkter och dess öppettider kan även påverka att det är få ögon på gatan under kvällstid vilket kan bidra till en upplevd otrygghet. Målet om att gatan ska vara stadsdelens vardagsrum är därför delvis uppfyllt med tanke på dragningskraften som vattnet har men verksamheterna erbjuder ingen variation i aktivitet.

Sjövikskajens storskaliga utformning kan även påverka dess attraktivitet som offentlig miljö. Trots att gestaltningsprogrammet hävdar att dess storskalighet ska återspegla miljön och kajen industriella historia så visar resultatet att möbleringen gör att gatan upplevs som en kal miljö med liten detaljrikedom. Tillsammans med att de höga punkthusen leder ner vindar, det utsatta läget vid vattnet och den karga utformningen kan Sjövikskajen upplevas som en obehaglig plats att vistas på under vinterhalvåret. Eftersom gatan har ett fåtal offentliga verksamheter kan detta även bidra till att gatan inte lockar till flöden vid sämre klimatförhållanden. Det saknas mål och visioner för hur gatan ska fungera som offentlig miljö under olika klimatförhållanden trots att problematik kring vinden från punkthusen lyfts fram under planprocessen.

En aspekt som ytterligare påverkar gatans offentlighet är övergången mellan privat och offentlig mark vid trappuppgångar till bostadsgårdar. Detaljplan ställer krav på portiker i bostadsgårdar som vetter mot vattnet men det finns inga visioner för hur trappor vid uppgångar till bostadsgårdar ska utformas. I resultatet framkommer det att trappuppgångar under portiker som vetter mot vattnet bidrar till ett dynamiskt gaturum mellan det öppna och slutna och fungerar även som sitttor. Trapporna verkar även som en buffert mellan det privata och det offentliga. De trappor som istället går i samma riktning som fasad skapar en passiv vägg mot gatan vilket inger en privat känsla. Detta kontrasterar i sin tur mot målet i program att gatan ska upplevas som offentlig vilket kan undgå om det planlagts tydligare mål om övergången mellan det privata och offentliga.

Vidare beskriver gestaltningsprogrammet att Sjövikskajen ska fungera som en gångfartsgata och detaljplanen planlägger att endast parkering för angöring är tillåtet. Resultatet i inventeringen visar att gaturummets gestaltning tydligt signalerar att det är en gångfartsgata eftersom det finns en dynamik i hur smalt och brett gaturummet är och multifunktionell möblering som går att sitta på från olika håll. Pollarna vid fasaden är ytterligare element som bidrar till att gångtrafikanter letar sig ut i mitten av vägen vilket gör att bilar måste köra på gåendes villkor.

Den konflikt som kan ske mellan trafikslag är mellan gående och cyklister vilket kan grundas i att det finns inte någon markerad cykelväg längs Sjövikskajen. Detaljplanen säger att kajen ska vara uppdelad i två sektioner, en gata längs fasad och en gångväg längs kajkanten som separeras med möbleringszon i mitten. Förmodligen är det tänkt att cyklister ska färdas på den del av gatan som är planlagd som gångfartsgata. Eftersom det är mycket mer händelse längs med fasaden i och med dekorerad hybridzon, högt gångflöde och angöringstrafik, kommer de cyklister som vill transportera sig snabbt att cykla längs kajkanten, som är planerad som gångväg. Vid höga flöden av trafikanter kan kajens väl tilltagna bredd ändå vara för lite för att undvika konflikter mellan trafikslag. Hade utformningen tydligt hänvisat cyklister till en specifik plats i gaturummet hade dessa konflikter kunnat undvikas.

Slutligen har mål om ett variationsrikt uttryck i bebyggelse ställts med olika arkitekter som ansvarar för utformningen av varje kvarter längs gatan. Resultatet av inventeringen visar att detta mål uppfyllts med en variation av detaljrika socklar och fasadmateriäl. Detta bidrar till en variationsrik gångsträcka och att gatan upplevs i etapper.



Detaljrika socklar ger en variationsrik gångsträcka. Dock utgör flera av verksamheterna kontor vilket inte bidrar till rörelse.



Storskalig belysning och möblering bidrar till ett kalt intryck. Det saknas element i gaturummet som bidrar till mindre rumsligheter.



Pollare längs fasad flyttar ut aktiviteten i gatan och ger distans till bottenvåningar. Distansen och mellanrum mellan pollare gör att hybridzonen möbleras.



Multifunktionell möblering som signarerar att gatan är utformad för gångtrafikanter.
Sammanhängande markmaterial som särskiljer sig från markmaterial vid angränsande bilvägar gör att hela gatan upplevs som gångfartsgata.



Trappa som bildar passiva fasader mot gata.



Trappa som bidrar med sittmöjligheter och öppnar upp gaturummet.

Diskussion

Syftet med detta arbete var att fördjupa sig i hur mål och visioner förhåller sig till gaturummets kvaliteter. För att redogöra detta ställdes frågeställningarna:

Vilka kvaliteter finns i gaturum?

Uppfylls mål och visioner för gaturum efter genomförande?

För att besvara detta utvärderade vi två gaturum i Henriksdalshamnen och tre gaturum i Liljeholmskajen. Genom att urskilja variabler från en teoretisk bakgrund, med Gehls 12 kriterier som ramverk, tog vi fram ett inventeringsprotokoll. Huvudsakligen visade resultaten att det är många mål för gaturum som inte uppfylls då det saknas en relation mellan målen och hur dessa faktiskt ska realiseras. Dessutom saknas det ofta mål för gaturummets utformning, eller att målen är alltför tekniska utan någon koppling till upplevelsen.

Resultaten visar även att Henriksdalshamnen generellt uppfyller fler kvaliteter för det goda gaturummet jämfört med Liljeholmskajen. Henriksdalshamnens kvalitetsprogram beskriver utförligt hur Henriksdalsallén ska utformas och upplevas. Jämfört med Liljeholmskajen så har det inte ställts så många mål kring utformning och upplevelse. För Liljeholmskajen är gestaltning- och kvalitetsprogram tekniska och gatorna är indelade i flera detaljplaner, vilket kan innebära att man förlorar en helhetsbild över gaturummen. Likt det TRAST (SKL, Trafikverket & Boverket, 2015, s. 16) menar blir det tydligt för de två stadsdelarna att visioner och målbilder är viktigt för att kunna säkerställa attraktiva utemiljöer, särskilt vid flera detaljplaner.

Metoddiskussion

Vårt val av metod gav oss en övergripande bild av gaturummets kvaliteter. Genom att använda oss av ett inventeringsprotokoll kunde vi systematiskt redogöra för om respektive gaturum uppfyller specifika kvaliteter som leder till det goda gaturummet. För att kunna besvara vår frågeställning om mål och visioner har uppfyllts för gaturummen, kunde vi använda resultatet från inventeringsprotokollet. Detta resultat presenterade kvaliteterna som respektive gata har och kunde därmed jämföras med de kvaliteter som det formulerats mål om i gestaltnings- och kvalitetsprogram och i detaljplaner.

Svårigheterna med vår metod är att resultatet kan påverkas av vilken årstid det är eftersom inventeringsprotokollet inkluderar platsbesök. Hur människor använder offentliga miljöer kan påverkas av årstid, likt det Gehl (2010b, s. 177) menar med att miljön används och upplevs olika beroende på klimatet. I Skandinavien är kylan en påtaglig faktor för skillnad i användning av offentliga miljöer under vinterhalvåret. Utvärderingen i detta arbete utfördes under tidig vår och resultatet kan därmed sett något annorlunda ut om den gjorts under sommar, höst eller vinter. Det finns alltså en risk med att dra slutsatser som kan vara årstidsbundna, och den som gör utvärderingen bör ha detta i åtanke alternativt utföra flera utvärderingar under olika årstider och klimatförhållanden.

Fortsättningsvis så baseras vår metod på en teoretikers tankar kring hur offentliga miljöer bör vara utformade, vilket kan ses som en begränsning. Då vår frågeställning dels är att redogöra för om gator uppfyller kvaliteter för det goda gaturummet är det väsentligt för oss att kunna identifiera vilka dessa kvaliteter är. Hade vi använt oss av en annan teoretisk bakgrund är det möjligt att vi identifierat andra variabler som väsentliga för att utvärdera gaturummen. Ett alternativt sätt att skapa vårt inventeringsprotokoll hade kunnat vara att inte utgå från ett specifikt ramverk, utan att ha en bredare teoretisk bakgrund som möjliggör att vi skulle kunnat identifiera fler kvaliteter som skapar det goda gaturummet.

Slutligen finns det brister med att metoden inkluderar samtliga kvaliteter i ett gaturum. Alla kvaliteter är inte lika relevanta på alla gator. Vissa kvaliteter som variation i verksamheter och många sittplatser är möjligtvis mer väsentliga på en huvudgata snarare än ett gata med enbart bostäder. Metoden innebär alltså en värdering av de kvaliteter som är relevanta för respektive gata. Dock bidrar den breda omfattningen av metoden till att lyfta goda kvaliteter som nödvändigtvis inte leder till måluppfyllnad.

Resultatdiskussion

Resultatet i vårt arbete ger svar på vilka kvaliteter som uppfylls för några utvalda gator. Dock kan det diskuteras kring exakt vilka kvaliteter det är som skapar det goda gaturummet. Detta kan innebära att det finns viktiga kvaliteter som vi inte utvärderar i vårt inventeringsprotokoll och därmed utelämnas från vårt resultat. Grönska i staden är väsentligt för människans välbefinnande och ger estetiska kvaliteter, men Gehl inkluderar inte vegetation som ett av de 12 kriterierna för en god offentlig miljö. Dock har vårt resultat delvis med vegetation som en kvalité i form av rumsbildare och element som bidrar med skydd i rygg.

Vårt syfte var dels att kunna ge kunskap om hur Stockholms stad i framtiden kan arbeta med utvärderingar av gaturum, något som Stockholms stad tidigare. Under 2017 utvärderades kvalitativa mål för offentliga miljöer i Henriksdalshamnen och Liljeholmskajen.

Exempel på skillnader och likheter i resultaten mellan Stockholms utvärdering och vår utvärdering:

Regattakajen

Stockholms utvärdering: Regattakajen anses vara ett uppskattat promenadstråk men kan upplevas som kal och enslig. Deltagare anser att Regattakajen kan ha gynnats av mer rörelse och grönska.

Vår utvärdering: Detaljplanen för Henriksdalshamnen formulerade visionen om Regattakajen som en plats för vistelse ensam och i grupp. Dock visar vårt resultat att gaturummet har begränsade kvaliteter och få faktorer som bidrar till att uppehålla sig vid kajen. Det finns inga verksamheter som leder till aktivitet och gaturummet är monotont i dess utformning. Umgänge missgynnas genom placeringen av bänkar längs kajen på en rad. Utöver bänkar förekommer inga andra rumsbildande element i gaturummet. Tillsammans med bristen på variation, entréer och den ensliga karaktären skapas inte ett gaturum att vistas i.

Stockholms stads utvärdering besvarar ett antal påståenden kopplade till kvalitativa mål som formulerats för gaturummen. Resultatet visar hur deltagarna i utvärderingen, det vill säga boende, icke-boende och tjänstemän, upplever gaturummet. Vår utvärderingsmetod inkluderar inte brukarnas åsikter, istället redogör vi för hur kvaliteter i gaturum relaterar till mål som formulerats i gestaltnings- och kvalitetsprogram och detaljplaner. Båda utvärderingarna ämnar att redogöra för måluppfyllelse men har olika tillvägagångssätt. Vår utvärdering kan ge en helhetsbild kring vilka kvaliteter som gaturummet har och inkluderar även kvaliteter som inte kopplar till mål som formulerats för gaturummet. Eftersom samtliga kvaliteter lyfts upp ser vi vilka kvaliteter som kan leda till att gaturummet upplevs på ett visst sätt och i analysen får vi fram brister och tillgångar i målsättningen. Detta visar hur arbetet med utvärderingar kan utvecklas i framtiden.

Formulering av mål i gestaltnings- och kvalitetsprogram

Ytterligare var vårt syfte med uppsatsen att kunna ge kunskap kring hur mål kan formuleras i framtiden. Gestaltningsprogrammen för de analyserade stadsbyggnadsområden har formulerats på olika sätt och skiljer sig även i detaljeringsgrad. Programmet för Liljeholmskajen är väldigt tekniskt, till skillnad från Henriksdalshamnen som väver in känslan och upplevelsen som ska vara på platsen. Kan detta vara anledningen till att gatorna i Henriksdalshamnen i analysen upplevts vara bättre och har flera kvaliteter i gaturummet?

Henriksdalsallén i Henriksdalshamnen är ett exempel på hur omfattande mål kan bidra till att mål om kvalitet uppfylls. Dock har inte alla mål uppfyllts och det kan ifrågasättas om det finns fysiska förutsättningar för att målen kan nås i framtiden. Det finns en betydande målpunkt i och med Anders Franzens park som ansluter men utöver det är inte Henriksdalsallén motiverad som en händelserik slinga i nuläget. Eftersom området omges av höjder kan detta förhindra expansion och det är tvivelaktigt om det kommer bli mer trafik och genomflöde längs gatan i framtiden. Detta exempel visar att kontext spelar en betydande roll när det sätts upp mål för aktiva gator.

Fortsättningsvis visar analyserna av stadsdelarna att mål om gångfartsgata i planprogram för Henriksdalsallén inte uppfyllts. Henriksdalsallén och även Grönbrinksgatan i Liljeholmskajen är exempel på att om gatan i sin tur inte uppfattas som gångfartsgata kan konsekvensen bli att de gångytor som uppfattas som trottoarer blir smala och gångtrafikanter istället missgynnas av gaturummets utformning. Det blir alltså tvärtemot den vision som ställts i planskedet, de gående får mindre plats än vid en "vanlig" gata. Detta kan vara en konsekvens av att det i program både för Henriksdalsallén och Grönbrinksgatan finns bristfällig information över hur gatorna ska fungera som gångfartsgator.

Analysen visar att tillgänglighet för biltrafik, gångflöden, gaturummets gestaltning och målpunkter längs gatan kan vara bidragande faktorer som påverkar måluppfyllnad för en gångfartsgata.

Trots att Henriksdalsallén varken uppfyller mål om aktivitet och gångfartsgata visar resultatet av utvärderingen att gatan generellt sett uppfyller god kvalitet. God kvalitet leder alltså inte alltid till måluppfyllnad.

De mål som inte riktas åt det tekniska i Liljeholmskajen kontrasterar mot varandra. Exempel är Sjövikskajen där fokus ligger på hur kajen är viktigaste området ur stadsbildssynpunkt och dess punkthus ska fungera som landmärken. Parallellt ställs mål om att kajen ska vara stadsdelens vardagsrum samtidigt som att det ska vara en enkel och rustik miljö. Analyserna visar i sin tur att kajen saknar rumsbildande element i mänsklig skala och upplevs som kal och storskalig. Detta tyder på en brist i målsättningen där det saknas beskrivning över hur mål om storskalighet ska samverka med målet att kajen ska vara stadsdelens vardagsrum.

Formulering av mål i detaljplanering

De två stadsdelarna som vi testade vår utvärderingsmetod på, skiljer mycket i detaljplanering. Henriksdalshamnen har enbart en detaljplan medan Liljeholmskajen är uppdelad i åtskilliga detaljplaner som sträcker sig över flera år. I Liljeholmskajen förloras en helhetsbild över stadsdelen och i flera detaljplaner saknas det riktlinjer och mål för de offentliga miljöerna och gaturummen. Detaljplanen för Henriksdalshamnen har däremot utförliga mål för upplevelse och design. Dock hamnar fokus på vissa gator medan det knappt finns några mål för andra gator. En ytterligare skillnad mellan de två stadsbyggnadsprojekten är hur kvarteren delas upp mellan byggaktörer. I Henriksdalshamnen var fokus att skapa variation genom mindre enheter med byggaktörer. Vilket skiljer sig från Liljeholmskajen där JM äger majoriteten av marken vilket kan leda till mindre variation av bebyggelsens utformning. Ett generellt problem för både Liljeholmskajen och Henriksdalshamnen är att det inte planeras specifikt för trafikslag som cyklister och gångtrafikanter. Dessa trafikanter klumpas ihop vilket visar sig i vårt resultat i utvärderingar där det framkommer att konflikt mellan gående och cyklister är vanligt vid flera av gatorna.

Generellt ser vi ett glapp mellan visionära mål i gestaltungs- och kvalitetsprogram samt detaljplan och den byggda miljön. Övergripande mål i program yttrar sig i ordval som flöden och stadsmässighet medan argument för hur dessa mål ska uppfyllas i praktiken inte återkommer. I de stadsdelar som analyserats i arbetet har gator där mål ställts om stadsmässighet och flöden planlagts med centrumverksamheter i bottenplan. Dock visar det sig att mål om ett "attraktivt utbud" inte uppfylls med denna typ av planbestämmelse. Trots att planbestämmelsen för handels- eller centrumändamål tillåter en variation kan utfallet även bli monotont och enformigt där en typ av verksamhet kan utgöra majoriteten av lokalerna. Detta kan ses i vårt resultat av utvärderingsmetoden som visar att majoriteten av de butiks- och verksamhetslokaler som finns i Henriksdalshamnen och Liljeholmskajens gaturum är kontor. Planbestämmelsen ger dock förutsättningar för förändring vilket är en fördel sett till en större tidsram. Om 10 år kan nyttjandet av lokalerna se annorlunda ut och den offentliga karaktären blir mer påtaglig då de nya stadsdelarna etablerat sig. Däremot kan det ifrågasättas vad variation innebär och om planbestämmelsen endast gynnar utveckling av kommersiella verksamheter.

Utvärderingarna visar att övergången mellan kvarters- och allmän platsmark har en betydande roll i hur gaturummet upplevs. Trapporna med olika utformning vid Sjövikskajen är ett exempel

på hur kvartersmark som ansluter till allmän platsmark både stärka och försämra upplevelsen i det offentliga rummet. I detta fall har mål ställts om sockelhöjd och detaljer i fasad men mål som kopplar till denna yta har utelämnats. Ett annat exempel är Grönbrinksgatan där verksamheter i bottenplan dimmat eller har fördragna gardiner vilket i sin tur påverkar upplevelsen av gatan negativt. I detta fall finns det få mål som kopplar till gatans kvaliteter.

Slutligen bör det tas hänsyn till att aktiviteten på en plats kan ändras efter tid. Därför krävs en planläggning som är flexibel och öppen för förändring. Gatans gestaltning och utformning ska ge förutsättningar för att uppfylla önskade kvaliteter även vid en förändring av gatans nyttjande. Exempel på planläggning är breda trygghetszoner längs gångfartsgator och planerad förgårdsmark som kan brukas olika beroende på funktion i bottenplan. En annan möjlighet är åtgärder i efterhand, som tillägg av planteringar och möblering.

Exempel på åtgärder vid Sjöviksvägen:

Rumsbildande element som bryter av de långsträckta strukturerna i form av sittmöjligheter och planteringar. En annan möjlighet är temporära lösningar där yta för bilar tas i anspråk. Exempelvis att under sommartid ta några av parkeringarna i anspråk och skapa ytor att stanna till vid med tillägg av vegetation och möblering.

Slutsatser

Slutsatsen är att det krävs tydliga mål som startar i tidiga skeden och följer med under arbetets gång för en genomgående kvalitet i nya stadsbyggnadsområden. Utvärderingen visar att måluppfyllnad inte alltid betyder att gatan uppfyller god kvalitet. Övergripande mål som stadsmässighet behöver stöd i konkreta mål som botten i upplevelsevärden för att mål ska uppnås och samtidigt säkerställa god kvalitet. Om kvalitet trots allt inte uppfyllts kan fysiska åtgärder tillämpas i efterhand för att förbättra kvaliteten och upplevelsevärden i gaturummet.

Vidare studier

Ämnet i arbetet är omfattande och det finns ett behov av ytterligare kunskap som redogör för det goda gaturummets kvaliteter. Methas Public Space Index är ett annat verktyg som används för analys av offentliga miljöer. Indexet är komplext och täckande men Metha själv påstår att det är väldigt svårt att analysera offentliga miljöer. På detta sätt kan inventeringsprotokollet i denna uppsats kompletteras eller verifieras av ytterligare teorier.

Ytterligare studier som kan komplettera utvärderingar av mål är data på hur nya stadsbyggnadsområden används, genom att exempelvis undersöka hur många som transporterar sig längs gatan och vilka aktiviteter som sker. Genom flera utvärderingsmetoder skapas en helhetsbild över gaturummets kvaliteter och hur de faktiskt brukas, vilket även kan ställas mot mål om användning. Space syntax är en metod som skulle bidra med denna typen av data och redogöra för hur kvaliteten och upplevelsen av gaturum kopplar till fotgängarflöden.



Rumsbildande element som bryter av de långsträckta siktlinjerna är exempel på fysiska åtgärder vid Sjöviksvägen.

Referenser

Artiklar

Gehl, J. (1994). *Places for People - Melbourne City 1994*. The City of Melbourne Urban Design Branch and Strategic Planning Branch.

Böcker

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2010). *Public Places – Urban Spaces*. 2. uppl. Abingdon: Routledge.

Gehl, J. (2010a). *Cities for People*. Washington DC: Island Press.

Gehl, J. (2010b). *Life Between Buildings*. 6. uppl. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Mehta, V. (2013). *The Street: A Quintessential Social Public Space*. New York: Routledge.

Global Designing Cities Initiative & National Association of City Transportation Officials (2016). *Global Street Design Guide*. Washington DC: Island Press.

Went, K. (2016). *The City at Ear Level*. I: Glaser, M., van 't Hoff, M., Karssenberg, H. & Laven, J. (red), *The City at Eye Level*. Delft: Eburon Academic Publishers, ss. 72-75.

UN-HABITAT (2013). *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. STAD: UN-HABITAT.

Internetkällor

Gehl Institute (u.å). *Twelve Quality Criteria*. [Elektronisk] <https://gehl.institute.org/tool/quality-criteria/> [2019-05-14]

Offentliga dokument

Boverket (2017). *Underlag till nationell arkitekturpolicy* (2017:12). Karlskrona: Boverket.

Boverket (2016). Planbestämmelser för detaljplan. *PBL KUNSKAPSBANKEN - En handbok om plan- och bygglagen*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/> (Hämtad 2019-06-13).

Boverket (2014). Program till detaljplan. *PBL KUNSKAPSBANKEN - En handbok om plan- och bygglagen*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplane-processen/starta-planarbetet/program-till-detaljplan/> (Hämtad 2019-06-13).

Stockholms stad (2018a). *Översiktsplan för Stockholms stad*. [Elektronisk] https://xn--vixer-loa.stockholm/globalassets/tema/oversiktsplan-ny_light/oversiktsplan_2019-01-16.pdf [2019-04-15]

Stockholms stad (2018b). *Stadsbyggnadsprocessen*. [Elektronisk] https://vaxter.stockholm/tema/medborgardialog-och-samrad_/detaljplanprocessen/ [2019-04-15]

Stockholms stad (2018c). *Strategi för offentliga rum*. [Elektronisk] <https://stad.stockholm/globalassets/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrande-dokument/strategi-for-offentliga-rum-2018-2021-en-del-av-framkomlighetsstrategin.pdf> [2019-05-09]

Stockholms stad (2017a). *Slutredovisning av detaljplaneområde Henriksdalshamnen i Hammarby Sjöstad*. [Elektronisk] <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1897863> [2019-04-23]

Stockholms stad (2017b). *Utvärdering av kvalitativa mål: Årstadal/Liljeholmskajen*. [Elektronisk] <https://xn--vixer-loa.stockholm/globalassets/projekt/hagersten-liljeholmen-sdo/utvardering-av-kvalitativa-mal.-pilotstudie-arstadalliljeholmskajen> [2019-03-05]

Stockholms stad (2017c). *Utvärdering av kvalitativa mål: Henriksdalshamnen*. [Elektronisk] <https://xn--vixer-loa.stockholm/globalassets/omraden/skarpnack-stadsdelsomrade/hammarbyhojden/slutrapport-henriksdalshamnen.pdf> [2019-03-05]

Stockholms stad (2016). *Gångplan*.

Stockholms stad (2013). *Detaljplan för del av Sjövik 5 'Kajen', i stadsdelen Liljeholmen, (Dp 2010-21700-54)*.

Stockholms stad (2008). *Detaljplan för del av Sjövik 7 i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2007-01293-54)*.

Stockholms stad (2007a). *Detaljplan för del av kv. Mariestik i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2006-12067-54)*.

Stockholms stad (2007b). *Detaljplan för Henriksdalshamnen (etapp 1) i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen, del av Hammarby Sjöstad (Dp 2004-20921-54)*.

Stockholms stad (2005a). *Detaljplan för Sjövikstorget, del av kvarteret Kalkbruket m.m. i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2001-12306-54)*.

Stockholms stad (2005b). *Detaljplan för del av fastigheten Sjövik 7 m fl i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2004-04394-54)*.

Stockholms stad (2005c). *Detaljplan för Sjövikstorget, del av kvarteret Kallebruket m.m. i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2001-12306-54)*.

Stockholms stad (2004a). *Liljeholmen: Stadsutveckling – från industri till innerstad*.

Stockholms stad (2004b). *Liljeholmen/ Årstadal: Kvalitetsprogram för gatumiljön*.

Stockholms stad (2004c). *Detaljplan för kv Druvklasen m.m. (del av kvarteret Sjövik m.m.) i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2004-18857-54)*.

Stockholms stad (2004d). *Kvalitetsprogram för gestaltning, Henriksdalshamnen, Hammarby Sjöstad (Dp 2004-20921-54)*.

Stockholms stad (2003). *Detaljplan för Liljeholmskajen etapp 1 inom stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2002-00653A-54)*.

Stockholms stad (2002). *Liljeholmskajen, gatu- och kajmiljö: Gestaltningssprogram*.

Stockholms stad (2001). *Detaljplan för del av kv Sjövik m m inom stadsdelen Liljeholmen i Stockholm (Dp 2000-10649-54)*.

Stockholms stad (2000). *Liljeholmen: Program för ett stadsutvecklingsområde*.

Sveriges kommuner och landsting (SKL), Trafikverket & Boverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)*. Utgåva 3. ISBN 978-91-7585-274-4.

Sveriges kommuner och landsting (SKL) & Trafikverket (2015). *Vägars och gators utformning i tätort*. ISBN 978-91-7585-369-7.

Bilaga

Fullständigt inventeringsprotokoll från vår utvärderingsmetod finns i denna bilaga.

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER

GATA: _____

STADSDEL: _____

DATUM: _____ TID: _____

PLATSBESÖK

Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående.

För påståenden innebär 1 Överensstämmer inte 2 Överensstämmer delvis 3 Överensstämmer

SKYDD

1 2 3

KOMMENTARER

MOT TRAFIK & OLYCKOR

Utformingen av gatan gör att samtliga trafikslag kan röra sig utan konflikter.

☐ ☐ ☐

Det är tydligt vilka trafikregler som gäller på gatan.

☐ ☐ ☐

Gångvägarna är lätta att ta sig fram på.

☐ ☐ ☐

Underlaget är tillgängligt.

☐ ☐ ☐

Det finns tillräckligt med möjligheter att korsa vägen.

☐ ☐ ☐

Vid övergångar finns en överblick över andra trafikanter.

☐ ☐ ☐

MOT VÅLD & BROTT

Gatan har en mänsklig närvaro. D.v.s. "ögon på gatan".

☐ ☐ ☐

Bottenvåningarna är transparenta.

☐ ☐ ☐

Gaturummet har tillräckligt med belysning.

☐ ☐ ☐

MOT NEGATIV SENSORISK UPPLEVELSE

Gatans ljudnivå är behaglig.

☐ ☐ ☐

Det finns platser som erbjuder skydd mot klimatet.

☐ ☐ ☐

KOMFORT

GÅ & CYKLA

Utrymmet för gående är tillräckligt.

☐ ☐ ☐

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER

GATA: _____

STADSDEL: _____

DATUM: _____ TID: _____

PLATSBESÖK

Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående.

För påståenden innebär 1 Överensstämmer inte 2 Överensstämmer delvis 3 Överensstämmer

	1	2	3	KOMMENTARER
Utrymmet för cyklister är tillräckligt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Separationen mellan gående och cyklister är tydlig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Gatan upplevs i etapper och det finns en dynamik.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Det finns tillräckligt med möjligheter att korsa vägen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Det är en variation i hur smalt och brett gaturummet är.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
STÅ & DRÖJA SIG KVAR				
Det finns fysiska stöd att stå vid. T.ex. pelare, träd, indragna fasader.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Det finns utrymme för kanteffekt. D.v.s. inte vara i vägen, ha skydd i ryggen och sikt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Gaturummet har många väderskydd. T.ex. markiser, pelargångar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Privata utrymmen mot gatan är tydligt avgränsade. T.ex. indragna entréer, verandor, planteringar i förgårdsmark.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
SITTA				
Det är en variation i typer av sittplatser. D.v.s. i utformning, placering (sol/skugga/vyer) och målgrupper.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
SE				
Det finns intressanta vyer i gaturummet. T.ex. översikt över aktiviteter som sker.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER

GATA: _____

STADSDEL: _____

DATUM: _____ TID: _____

PLATSBESÖK

Markera den mest passande cirkeln för respektive påstående.

För påståenden innebär 1 Överensstämmer inte 2 Överensstämmer delvis 3 Överensstämmer

1 2 3

KOMMENTARER

TALA & LYSSNA

Det går bra att föra en konversation i gaturummet.

☐ ☐ ☐

Gaturummet är utformat så att det möjliggör umgänge.

☐ ☐ ☐

LEK, TRÄNING & AKTIVITET

Gaturummet inbjuder till olika typer av aktivitet.

☐ ☐ ☐

NÖJE

SKALA

Gaturummet upplevs ha en mänsklig skala. D.v.s. siktlinjer, rumsligheter (öppet/slutet) och storleksförhållandet mellan olika element.

☐ ☐ ☐

ESTETISKA KVALITETER & POSITIV SENSORISK UPPLEVELSE

Det finns få blinda och passiva fasader.

☐ ☐ ☐

Fasaden har ett djup och relief.

☐ ☐ ☐

Utförandet av byggnadsytan är av god kvalitet och detaljrik.

☐ ☐ ☐

UTVÄRDERING AV GATURUMMETS KVALITETER

GATA: _____

STADSDEL: _____

DATUM: _____ TID: _____

SKRIVBORDSSTUDIE

SKYDD

MOT VÅLD & BROTT

Hur används angränsande byggnader? (Markera bostäder, verksamheter, typ av verksamhet och öppettider).

KOMFORT

GÅ & CYKLA

Hur brett är utrymmet för gående?

Hur brett är utrymmet för cyklister?

SITTA

Finns det primära och sekundära sittplatser var 100 meter? (Markera primära och sekundära sittplatser).

NÖJE

SKALA

Vad är förhållandet mellan bredden på gaturummet och höjden på dess angränsande byggnader?

POSITIVA ASPEKTER AV KLIMATET

Vilka delar av gatan är i sol under dagen?

ESTETISKA KVALITETER & POSITIV SENSORISK UPPLEVELSE

Hur är fasaderna utformade enligt Gehls A-E-kvalité, punkt 1 och 2?

